



Jernbaneverket

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

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



Dato: 21.10.2015
Saksref.: 201502845-3
Deres ref.: 2015/535-7
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 av fremlegg til planprogram

Vi viser til brev mottatt 02.09.15 om høring av fremlegg til planprogram for «Regional transportplan Hordaland» som er en rullering av gjeldende «Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029».

Jernbaneverket er statens fagorgan for jernbanevirksomhet og har rett og plikt til å delta i planlegging etter plan- og bygningsloven når denne 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.

Det må være et løpende arbeid å videreutvikle transportplanarbeidet i Hordaland. Nasjonale målsettinger endres, samtidig som folkevekst og endringer i næringsliv kan skape ny og andre behov. Det foreslås at Regional transportplan skal gjelde for perioden 2018 – 2029 som samsvarer med neste Nasjonal transportplans(NTP) virkeperiode.

Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029 vil gi sentrale premisser for utvikling av areal og transport i fylket og utgjøre en langsiktig strategiplan for transportsektoren. Planen skal omhandle hele transportsystemet i fylket, inkludert transportformer der ansvar og virkemidler ligger til andre forvaltningsnivåer enn det fylkeskommunale. Dette forutsetter bred involvering i planarbeidet. Å følge opp planen gjennom handlingsprogram og med budsjettvedtak blir en viktig oppgave som også forutsetter involvering.

Jernbaneverket støtter opp om hovedgrepene i regionalplanen, men ønsker å komme med noen merknader.

Planarbeidet må ta innover seg statlig transportpolitikk og bygger videre på premissene som blir gitt. Planarbeidet må videre kobles opp mot og bygge opp om vedtatte Regional plan for senterstruktur samt Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, som nå er under ferdigstillelse.

Statlige rammer

Transportetatene sammen med Avinor arbeider nå med plangrunnlaget for neste NTP periode. Retningslinjer for etatenes og Avinors arbeid med NTP 2018 – 2029 (R 2) er definert i eget notat datert 19.05.15, som er å finne på siden www.ntp.dep.no

Regional transportplan må bygge på mål som skal ligge til grunn for neste NTP. Disse er blitt noe endret fra inneværende NTP-periode. Det overordnede målet er; «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet». Det er tre hovedmål som skal sikre dette:

- Framkommelighet: Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Transportsikkerhet: Redusere transportulykker i tråd med nullvisjonen
- Klima og miljø: Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Antall hovedmål er redusert fra fire til tre. Et universelt utformet transportsystem videreføres som transportpolitisk mål, men integreres i hovedmålet om framkommelighet.

Transportetatene sammen med Avinor vil ferdigstille et plandokument i slutten av februar 2016, dette som underlag til Samferdselsdepartementets stortingsmelding. I arbeidet legges stor vekt på satsing i byområdene med målsetting om å ta transportvekst med kollektiv, sykling og gange. Målsettingen skal følges opp gjennom regionale og lokale tiltak. Videre vektlegges bla samfunnsøkonomisk lønnsomhet, klimasatsing samt behovet for å redusere etterslep av drift og vedlikehold. Å bedre premissene for framføring av gods er også et prioritert område.

Klima og nullvekst målet

Landets nasjonale klimagassutslipp skal reduseres fram mot 2030 for å nå det langsiktige målet om at Norge skal bli et lavutslippssamfunn. Gjennom stortingets klimaforlik og behandling av NTP er det fastsatt et politisk mål om at all persontransportvekst i de store byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange; definert som nullvekst målet.

Regionalplanen må bygge opp om målsetting om nullvekst i personbiltrafikken. Målsettingen vil i første omgang gjelde for Bergen ved inngåelse av den kommende bymiljøavtalen. En avtale som bare inkluderer Bergen kommune vil ikke være tilstrekkelig for å redusere biltrafikk og klimagassutslipp i Bergensregionen. Det må også utvikles strategier som sikrer at nullvekst i personbiltrafikken vil gjelde fra pendlerområdet til Bergen og i sentrale knutepunkt/ senterområder i Bergensregionen.

En reduksjon i klimagassutslipp for transportsektoren må tas ved hjelp av flere grep. Veksten i bolig- og næringsareal må derfor i all hovedsak lokaliseres i områder som støtter opp om gange, sykkel og kollektivtransport. I Hordaland vil dette gjelde først og fremst i Bergensområdet, men også være aktuell i flere tettsteder ellers.

Regionale rammer

Regional transportplan må bygge opp om den fastsatte overordnede senterstrukturen for fylket som er fastsatt i nylig vedtatt regional senterstrukturplan. Likeledes må målsettingene i regional plan for areal og transport ligge som premiss for videre arealutvikling.

Jernbaneverket støtter opp om høy arealutnytting i sentrumsnære områder og langs kollektivaksene. Arealbruk og transportsystem må kobles sammen. 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 foretting ved kollektivknutepunkter og langs viktige kollektivåre. 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.

Areal- og transportmønsteret i hele Bergensregionen må videreutvikles med helhetlige grep. Hoved kollektivakser må fastholdes og transportplanen må bygge opp om de vekstsonene som defineres i areal- og transportplanen. Jernbaneverket mener at en etablert hovedstruktur for kollektivnettet som følges opp i bolig og næringsutvikling vil bli ennå viktigere i framtiden.

Jernbanen som en del av transportsystemet

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.

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. Ett felles billett og rabattsystem vil og kunne gjøre det enklere å reise.

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, som gode gang- og sykkelløsninger.

Jernbaneverket har sammen med Statens vegvesen utarbeidet en «KVU Voss – Arna, Konsept- valutgreiing 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. Det er behov for et mindre sårbart transportsystem i denne korridoren og 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 ny tilleggs vurdering holder Jernbaneverket fortsatt på at K5 er det beste alternativet.

Gods

Et viktig mål for Jernbanelaget vil være å beholde gods på Bergensbanen. Det er og en uttalt målsetting å flytte gods over fra vei til bane. Ulike løsninger som foreligger for styrking av Jernbanen i Hordaland må omtales i planen.

Arbeidet med KVVU for logistikk knutepunkt i Bergensregionen er nå i avslutningsfasen. Jernbanelaget 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.

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. Jernbanelaget mener at dette må gjøre ved å sikre kollektivfelt på alle relevante og sentrale innfartsårer. Kollektivtransporten trenger full framkommelighet, dette gjelder og prioriteringer inn mot kryss og knutepunkt. Bybanen løser dette i egen trase, men det vil også være behov for å prioritere buss i egne kollektivfelt på innfartsårene til Bergen sentrum. Det må tas utgangspunkt i nullvekstmålet og dette må operasjonaliseres for Bergen og korridorene inn til Bergen.

Jernbanelaget vil delta i planarbeidet og bidra til å få utarbeidet en regional plan som legger gode premisser for transport i Hordaland.

Med hilsen

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

Torild Hage
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk