

VOSZA LØYSINGA

Hordaland fylkeskommune
Postboks 7900
5020 BERGEN

15.september 2016

Vossaløysinga as
Postboks 10
5701 VOSS
vidar.skeie@gmail.com

Vaksdal Næringsråd
Rune Sæterdal
Botnavegen 14
5725 VAKSDAL

Høyringsfråsegn: Utviklingsplan for Hordaland – Regional planstrategi 2016-2020

Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommune vedtok 19. mai 2016 framlegg til regional planstrategi for perioden 2016-2020 med høyringsfrist 15. september 2016.

Dei nasjonale forventningane til planlegging inneheld tre hovudpunkt:

- Gode og effektive planprosessar
- Berekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavenlege by- og tettstodområder

I dei statlege planretningslinjene for samordna bustad-, areal-, og transportplanlegging (2014) er det understreka at publikumsretta private og offentlege tenester, samt arbeidsplassintensive verksemdar bør tilpassast eksisterande og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkt.

Areal- og transportplanlegging

Frå Vossaløysinga si side er det viktig å påpeike kor viktig det er med eitt utvida samarbeid mellom dei ulike forvaltningsnivåa generelt, og innan kollektivtransport og arealplanlegging spesielt. Paris-avtalen om klimautslepp er forpliktande, noko som òg stiller krav til auka samarbeid mellom sektorar.

8. desember 2015 vart K5 Arna-Stanghelle vedteke utbygd av Samferdsledepartementet, og dei går rett på statleg plan og reguleringsplan for E16/Vossebanen-Bergensbanen. Vossebanen har bidrege til regional og lokal næring- og samfunnsutvikling sidan den sto ferdig i 1883. Frå 1909 har jernbanen vore ein del av strekket Oslo-Bergen, og bidrege til nasjonal utvikling. Bergensbanen vil gjennom fossilfri gods- og persontransport, utbygging av Ringeriksbanen for å avlaste Osloregionen og Vossebanen for å avlaste Bergensregionen, bidra til den globalt forpliktande Paris-avtalen.

VOS2A LØYSINGA

For Bergensområdet er det utfordrande å finne løysingar for arealbruk, transport og fortetting av tettstader og knutepunkt. På vinteren er regionhovudstaden stundom den mest forureina byen i Europa, og står føre stor folketalsvekst. Målet er at all trafikkauke skal koma med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

Asplan Viak har på oppdrag frå kommunane Vaksdal og Voss og Fylkesmannen i Hordaland gjort eit moglegstudie for K5 Arna-Voss. Studien illustrerte ein berekraftig vekst i Bergensbaneregionen med 31 500 nye innbyggjarar og 8000 nye arbeidsplassar.

– Man kan ikke bygge miljøvennlige boliger i et bilbasert område. Bærekraftig byutvikling handler om bærekraft i alle ledd. Vaksdal og Voss er selve nøkkelen for bærekraftig vekst i vår region.

Fredrik Barth, Asplan Viak

I regional plan for attraktive senter i Hordaland 2015-2026, vedteke av Hordaland fylkesting 14. desember 2014, er det ikkje teke høgd for å utvikla knutepunkta langs eksisterande Vossebane. No er det avgjort at det kjem dobbeltspor, og for å få best mogleg effekt må forvaltningsnivåa gå saman og planlegge for å utvikle knutepunkta. I komande Regional areal- og transportplan for Hordaland må stasjonsområda ligga inne som viktige strukturelle og strategiske satsingar. Utbyggingsmønsteret må vera basera på arealeffektiv fleirkjerna senterutvikling. Bymiljøavtale og byutviklingsavtale vert viktige verkemiddel for å fylgja opp denne satsinga.

Alt i dag er knutepunkta langs Vossebanen attraktive stader med sterk lokal identitet for dei som bur her. For dei som ikkje bur her er det ein viss grad av fordommar mot stadene. Dette er ikkje eitt ukjend fenomen for tidlegare industristader/arbeidarstrøk. Bydelane Nordnes og Møhlenpris i Bergen hadde t.d. eitt negativt omdøme i lang tid, men er no særst attraktive områder i Bergen sentrum. For knutepunkta frå Arna og austover er dette noko som vil endrast over tid, men det krev handling og tiltak for å aktivt gjere noko med dette. Regionen har ikkje råd til å la vere enn å bidra til høgare bustad- og næringsattraktivitet.

Vossaløysinga vil påpeike at %-del av pendlarar som reiser kollektivt inn til Bergen sentrum er størst i korridoren aust for Ulriken. I dag tar toget frå Bergen sentrum til Arna 8 minutt, til Vaksdal 26 minutt, Stanghelle 39 minutt, Dale 45 minutt, Bolstadøyri 51 minutt, Evanger 57 minutt, Bulken 70 minutt og Voss 70-80 minutt. I 2017 vil det vere gjennomslag for Ulrikstunnelen for spor 2. Dobbeltspor for jernbane tilsvara kapasiteten til 10-12 vegfelt og vil opna kapasiteten for person- og godstransport. Når dette vert vidareført mot Voss vil dette knyta saman bustad- og arbeidsmarknaden til Bergen. Ein BI-studie frå 2015 syner at dette vil gje ei årleg verdiskaping på 1,3 milliardar kroner.

Fossilfri kollektivtransport inn og ut av Bergen gjer også betra folkehelse. Alle kollektivreisande er gåande og det må leggst til rette for sykkelparkering i knutepunkta. Eitt mindre heldig folkehelseperspektiv er angsten dei reisande har på E16 Arna-Voss i dag. Lokalsamfunna er prega av utrygg infrastruktur med møteulukker og hyppige skred. Dette handlar også om samfunnstryggleik og beredskap der klimaendringane har ført til 20% høgare nedbørsintensitet sidan 1900. NVE tar høgde for ein ytterlegare 20% auke, slik at ein må rekna med ein 40% høgare nedbørsintensitet dei komande åra. Klimaendringane truar liv og folkehelse.

Innspel til handlingstiltak:

- Felles plankontor for utsette kommunar og Hordaland fylkeskommune i Bergensbaneregionen. For Ringeriksbanen/E16 har Buskerud fylkeskommune tatt initiativ til dette. Det er avgjerande med nok planressursar for å få ein god lokal samfunnsutvikling av knutepunkta.
- Utvikling av bustad- og næringsattraktivitet av knutepunkta. Det er ikkje rasjonelt at manglande eller negativt omdøme skal vera til hinder for berekraftig utvikling av Bergensbaneregionen. Dette er eit langsiktig arbeid som utviklast snarleg.
- Overgangsordning mellom statleg og fylkeskommunal kollektivtransport. Skal det vera attraktivt å reisa kollektivt må det eksistere overgangsordning mellom tog og buss/bybane for pendlarar.
- Utvida Bergen kommune sitt strategiske temakart til å gjelde heile Bergensregionen. Ein samordna areal- og transportplanlegging er avgjerande for ein heilskapleg og berekraftig regionutvikling.
- **Regional plan for massehandtering**

Massehandtering er avgjerande for å:

- Oppnå størst mogleg gjenbruksandel av massar til gjenvinning
- Sikre areal for masseinntak og lovleg deponering
- Sikra byggeråstoff og uttaksområder for framtida
- Redusera klima-, miljø-, og samfunnsbelastning frå handtering og transport av massar

Sortering, gjenvinning og handtering av overskotsmassar må kartfestast i konkrete planar. For å få til dette må det setjast av planressursar.

Vidar Skeie (s)

Vossaløysinga as

Rune Sæterdal (s)

Vaksdal Næringsråd