

MOTTATT

7 JUL 2012

Samferdselsdepartementet
Fiskeri- og kystdepartementet

Deres ref.	Deres brev av:	Vår ref.	Emnekode	Dato
		201205385-15 NIHO	ESARK-510	26. juni 2012

Nasjonal transportplan 2014-2023 - høringsuttale fra Bergen kommune

Bergen bystyre behandlet saken i møtet 18. juni 2012, sak 136-12, og fattet følgende vedtak:

- 1. Byrådets merknader utgjør Bergen kommunes høringsuttale til transportetatenes og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023.*
- 2. Bergen kommune vil sterkt understreke statens medansvar for finansiering av Bybanen til Åsane og Loddefjord (Storavatnet). For Bergen kommune har det svært høy prioritet at bybanen kan bygges ut i tråd med statens anbefalinger i Konseptvalgutredning for Bergensområdet.*
- 3. Bergen kommune mener det i Nasjonal transportplan må satses sterkere på Kyststamvegen, som er svært viktig for utvikling av Vestlandsregionen. Bergen kommune forutsetter at prosjektene kryssing av Boknafjorden (Rogfast) og ferjefri forbindelse Aksdal – Bergen (Hordfast) prioriteres i 10-års perioden.*

Det framgår av vedtakets punkt 1 at byrådets merknader utgjør Bergen kommunes høringsuttale til transportetatenes og Avinors forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023. Av byrådssak 135/12 framgår det at byrådet har følgende merknader til planforslaget:

Prioritering av Bybanen i Bergen

Byrådet ser det som positivt at Nasjonal transportplan 2014-2023 har en ambisiøs strategi for storbypolitikk, og det er positivt at planen bygger på vedtatte strategier for framtidig byutvikling i Bergen. Omtalen av bypakker viser at transportetatene erkjenner behovet for en statlig bypolitikk i transportsektoren, men planforslaget følger ikke godt nok opp når det gjelder satsing på kollektivtrafikk i de største byområdene. Den foreslåtte rammen på 13,2 milliarder kroner i tiårs perioden er utilstrekkelig i forhold til behovene. Det er ikke akseptabelt at midler til bypakker bare kan prioriteres dersom rammen økes med 45 %. Byrådet mener bypakkene må få langt høyere prioritet og innarbeides i alle økonomiske rammer i Nasjonal transportplan.

Bystyret behandlet den 28. november 2011 "Konseptvalgsutredning (KVU) for transportsystemet i Bergensområdet", med bybane til alle bydeler, sykkelsatsing og gjennomføring av viktige vegprosjekter som sentrale elementer i framtidig transportstrategi for Bergensområdet. I KVU-rapporten er det et mål å redusere personreisene med bil og gjøre det mer attraktivt å ta buss, bybane, sykle eller gå. Denne politikken samsvarer med strategiene for byutvikling i kommuneplanens arealdel med økt fortetting, ny byutvikling rundt bybanestoppene og sterkere satsing på miljøvennlige transportformer.

Med utgangspunkt i KVU for Bergensområdet, vil byrådet sterkt understreke behovet for å bygge Bybanen til alle bydeler (som ryggraden i transportsystemet). I forslag til ny bompengoordning foreslår Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune å investere 4254 mill kroner i Bybanen i perioden 2012-2016. Når disse investeringene er fullført, vil Bybanen være ferdigstilt til Flesland. Det framgår av saken om videreføring av Bergensprogrammet som bystyret behandlet 20. februar 2012, at opp mot 70 % av midlene i Bergensprogrammet vil være bompenger. Byrådet vil understreke at denne finansieringsmodellen ikke er bærekraftig i et langsiktig perspektiv, og det er derfor helt nødvendig at staten finansierer store deler av videre utbygging av Bybanen mot nord og vest.

Etter byrådets oppfatning er det i dag kun Oslo-regionen som er omfattet av en statlig politikk for utbygging av kollektivtilbudet i de største byområdene. I dette området satser staten sterkt på utbygging av jernbanenettet, og et sammenhengende moderne dobbeltspor i IC-nettet (Inter City nettet) er beregnet å koste 120-130 milliarder kroner. Alle investeringene vil skje i Oslo-området innenfor triangelet Halden – Lillehammer – Skien, og i Nasjonal transportplan drøftes mulighetene for å gjennomføre utbyggingen i løpet av 10 år. Byrådet mener det er positivt at staten finansierer denne utbyggingen, men vil understreke at det er en enorm ubalanse mellom statens planer for investeringer i IC-nettet på den ene siden, og på den andre siden statens planer for investeringer i Bybanen i Bergen.

Øvrige prioriteringer i Nasjonal transportplan

Transportetatene mener det i perioden 2014-2023 må settes av større midler til drift og vedlikehold av riksvegnettet, sammenlignet med tidligere transportplaner. Det framgår av planforslaget at bare en kraftig økning i den økonomiske rammen vil gi rom for investeringer i ny infrastruktur. Byrådet mener drift og vedlikehold må få høy prioritet, men vil samtidig understreke at utredningene viser at planteknisk ramme er altfor lav i forhold til det store investeringsbehovet som planen avdekker. Det er derfor viktig at planrammen for 10-års perioden økes med minimum 45 % i forhold til dagens bevilgningsnivå (planteknisk ramme).

Kravene som transportetatene foreslår når det gjelder avtalegrunnlaget for bypakker, samsvarer langt på veg med forutsetninger i belønningsmiddelordningen. Byrådet har ingen prinsipielle motforestillinger til at det etableres gjensidige avtaler mellom staten og fylkeskommunen/kommunen om bypakker, men vil understreke at det er målene for framtidig utvikling som må inngå i avtalen. Hvilke virkemidler som skal settes i verk for å nå målene, må besluttes gjennom lokale politiske prosesser i bystyret og fylkestinget.

Det framgår at transportetatene vil prioritere tiltak for å utvikle mer robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner, og samtidig bygge ut transportsystemet mellom byene for å bidra til regional utvikling. Byrådet mener dette er i tråd med lokale mål for regional utvikling, og vil understreke at en slik målsetting må føre til sterkere satsing på Kyststamvegen, særlig prosjektene Rogfast og Hordfast som vil medføre ferjefri forbindelse mellom Stavanger og

Bergen. Kyststamvegen er viktig for utvikling av Vestlandsregionen, og Bergen kommune forutsetter at begge de to prosjektene med kryssing av Boknafjorden (Rogfast) og ferjefri forbindelse Aksdal– Bergen (Hordfast) prioriteres i 10-årsperioden.

Det er positivt at Kyststamvegen E39 til Os er fullfinansiert innenfor planteknisk ramme, men det er viktig at også rv 555 Sotrasambandet og E39 Nyborg - Klauvaneset sikres finansiering i 10-års perioden. I NTP er det et mål at trafikkøkningen i de største byområdene skal tas med kollektivtransport, og det er derfor etter byrådets oppfatning viktig at både ringvegssystemet og Bybanen bygges videre ut. Videre utbygging av ringvegen i Bergen er ikke prioritert i transportetatens forslag, og byrådet vil derfor understreke at arbeidet med en egen KVVU for ringveg øst må starte snarest mulig.

På jernbanefeltet er det svært uheldig at Ringerikstunnelen er lavt prioritert, og kun med planmidler ved 45 % økning i planrammen. Dette prosjektet ville ført til 1 times innkorting i reisetiden Bergen – Oslo. Hvis en legger til andre tiltak, utbedringer og nye kryssingspor, kunne reisetiden på Bergensbanen mellom Oslo og Bergen kommet ned mot 4 timer. I så fall kunne toget konkurrert mot fly på strekningen Bergen – Oslo. Byrådet mener dette er et forhold som er sterkt underkommunisert i den offentlige debatten om jernbaneinvesteringer og klimapolitikk.

Bystyret har ved flere anledninger uttalt at godsterminalene på Nygårdstangen og Mindemyren må frigjøres til annen arealbruk, og det er etter byrådets oppfatning svært viktig at statlige etater respekterer og innretter seg etter lokale strategier for byutvikling. Det er viktig å komme i gang med helt konkret og forpliktende planarbeid for å flytte terminalfunksjonene fra Nygårdstangen. I dette perspektivet er forslaget om å investere 600 mill i dagens godsterminal lite avklarende i forhold til lokalisering av ny godsterminal. Byrådet mener det ikke kan investeres for kapasitetsøkning på dagens terminal på Nygårdstangen før det foreligger en godkjent KVVU for ny terminal. Samferdselsdepartementet må snarest rette en bestilling til Jernbaneverket om å utarbeide KVVU for lokalisering av ny godsterminal utenfor Bergen sentrum. Byrådet ser det som et vilkår for eventuell midlertidig oppgradering av terminalen på Nygårdstangen at Mindeterminalen blir frigitt for ny byutvikling.

Transportetatene anbefaler en strategi med felles regionpakke for gjennomføring og finansiering av tiltak. Bergen kommune mener de berørte kommunene i fellesskap må avgjøre hvilken organisering som vil være mest hensiktsmessig for å nå målene i KVVU for Bergensområdet og Nasjonal transportplan. Dersom det etableres en regionpakke, er det viktig at pakken utformes slik at den styrker strategiene for gjennomføring av bybane til alle bydelene, sykkel-satsing og viktige vegprosjekter. Valg av modell for organisering og finansiering må ikke bli avgjørende for Statens økonomiske bidrag til regionpakken.

I forslaget til ny bompenggeordning har Bergen kommune og fylkeskommunen foreslått årlige bevilgninger på over 200 mill kroner til ulike programområder, der den absolutt største posten er satsing på gang og sykkelveger langs fylkesvegnettet. Det er svært viktig at staten følger opp med tilsvarende sterk satsing på gang- og sykkelveger langs riksvegnettet i Bergensområdet og resten av fylket. I Bergen er det et stort investeringsbehov på gang- og sykkelveger langs riksvegnettet, særlig langs strekningene nærmest sentrum.

Byrådet forutsetter at det må settes inn tiltak og ressurser som realiserer strategiene for transport i storby slik at byluften blir bedre og Bergen sitt bidrag til klimagassutslipp kan reduseres mest mulig. For å skjerme Bergen sentrum og bedre luftkvaliteten, må oppstart av


planlegging av et komplett ytre ringvegsystem som kan avlaste Nygårdstangen og sentrum, prioriteres høyt.

Bergensalliansen (kommunene i Bergensregionen) har fått utarbeidet en rapport som analyserer fordelingen av riksveginvesteringene i post 30 i transportetatens utkast til Nasjonal transportplan. Rapporten viser at Region vest får mindre enn øvrige regioner, samtidig som Region vest har en høyere bompengandelen. Andre deler av landet får 9 % mer per innbygger enn Region vest ved planteknisk ramme, 23 % mer ved +20 % rammen og 19 % mer ved +45 % ramme. Sett på bakgrunn av det store investeringsbehovet i landsdelen, vil byrådet understreke at dette er en uheldig utvikling som må rettes opp i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan.

Byrådet vil sterkt understreke at det er helt uakseptabelt å flytte planmyndighet fra bystyret til regionalt eller statlig nivå i plansaker som omhandler statlige investeringer, jamfør også planlovens bestemmelser om statlig plan. En slik overføring av myndig ville i tillegg til å svekke det lokale selvstyret, også være et alvorlig tilbakeskritt i forhold til å nå målene om samordnet areal- og transportplanlegging. Behovet for effektivitet må ikke overstyre behovet for gode helhetlige og demokratiske løsninger som ivaretar allmennheten, næringslivet og grunneiernes behov.

Med vennlig hilsen


Edel Eikeseth
kommunaldirektør


Marit Sørstrøm

Kopi til:

Sekretariatet for Nasjonal transportplan, Vegdirektoratet, Postboks 8142 dep, 0033 OSLO
Hordaland fylkeskommune,