



SAMFERDSELSDEPARTEMENTET
Postboks 8010 DEP
0030 OSLO

Vår referanse: 2018/43753-46
Saksbehandler: Øivind Hauge Støle
Dato: 8. juni 2020
Deres ref.:

Høringsinnspill til Nasjonal transportplan, ettersendelse av vedtak i Bergen bystyre

Det vises til tidligere oversendt høringsuttalelse, etter behandling av saken i Utvalg for miljø og byutvikling 14. mai 2020.

Bergen bystyre vedtok sak om høringsuttalelse til Nasjonal transport 2022-2033 i sitt møte 27.05.2020. Endelig høringsuttalelse fra Bergen kommune gjengis under, i tillegg oversendes byrådssak og bystyrets vedtak. Høringsuttalelsen inngår som del av byrådssaken, og viser i enkelte tilfeller til bakgrunnsdokumentasjon i byrådssaken. Det kan derfor være hensiktsmessig å lese byrådssaken i sin helhet.

Høringsuttalelsen blir også sendt inn via Samferdselsdepartementets nettsider.

Bergen kommunes høringsuttalelse:

«Bergen kommunes innspill er delt i to hoveddeler; den første er en tilbakemelding på NTP-prosessen og transportetatenes forslag til prioriteringer i ny NTP 2022-2033, mens andre del er Bergen kommunes forslag til prioriteringer.

NTP-prosessen og forslag til prioriteringer fra transportetatene

Ny modell for prosess og organisering av arbeidet med NTP

I utgangspunktet er Bergen kommune positive til at departementet fornyet NTP-prosessen, særlig med tanke på tidlig politisk involvering av regionene og de største byene. Med ny innretning på NTP forventer Bergen kommune at Regjeringen og Stortinget er bevisst at en nasjonal transportpolitikk kan bli et av de viktigste verktøyene til å løse vår tids største samfunnsutfordring; å redusere verdens klimagassutslipp. På dette området har Norge tatt en offensiv rolle i oppfølgingen av internasjonale avtaler som Paris-avtalen. Vegtransport har størst utslipp blant sektorene som ikke er kvotepliktige. For å nå Norges utslippsmål, er det derfor av avgjørende betydning hvordan Nasjonal transportplan for perioden 2022-2033 utformes.

Så langt i prosessen har sentrale prinsipper i samfunnsplanleggingen om helhetlige areal- og transportløsninger og samordning av statlige, regionale og kommunale oppgaver ikke hatt noen fremtredende plass. Samferdselsdepartementet skal nå utforme et forslag til en helhetlig og strategisk Nasjonal transportplan basert på svar på en rekke ulike deloppdrag fra de enkelte transportetatene samt flere delinnspill fra fylkeskommunene og de største bykommunene. Denne innretningen stiller store krav til Samferdselsdepartementets evne til å vekte, balansere og samordne alle innspill som har kommet.

Transportetatenes fremlegg til prioritering har ikke tatt hensyn til de samfunnsutfordringer som Bergen kommune har spilt inn underveis i planprosessen. Forslaget fra transportetatene har i altfor liten grad vektlagt byområdenes utfordringer, som både arealknapphet, støy- og luftforurensning, ønske om å redusere personbiltransporten og prioritere knappe investeringsmidler til tiltak for klima- og miljøvennlige transportformer. Når ikke transportetatene har funnet grunn til å prioritere et eneste nytt tiltak i Bergen kommune, til tross for at tiltakene i Bergen får hederlig omtale for høy måloppnåelse de siste årene, mener vi at Samferdselsdepartementet har et godt stykke arbeid foran seg med å utarbeide en nasjonal transportplan med tjenlige løsninger for byens og byområders komplekse og sammensatte transportutfordringer. Den gode byen er avhengig av tilsvarende god nasjonal transportpolitikk.

Når det er summen av oppdragene som skal utgjøre transportetatenes grunnlag for NTP 2022-2033 er det utfordrende for å kommunene å se et helhetlig forslag, og hvordan man skal forstå de ulike deloppdragene opp mot prioriteringsdokumentet som siste oppdrag.

Når Samferdselsdepartementet selv styrer NTP- prosessen, bør det være en klar sammenheng mellom planprosesser for de ulike samferdselsprosjektene og prioritering i NTP og budsjettproposisjoner¹.

Ny modell har skapt politisk frustrasjon og medieoppslag ved at det konkrete prioriteringsoppdraget kun tar utgangspunkt i halve perioden. Når Statens vegvesen har planer om å bygge ut mye mer enn det etaten har svart på i denne delen av NTP-forberedelsene, er det uheldig at kommunene ikke får vite hvilke prosjekter det angår. Bergen kommune legger til grunn at transportetatenes manglende prioritering av prosjekter fastsatt i gjeldende NTP betyr at de kan ligge som ikke navngitte prosjekter i siste seksårsperiode. Denne uvissheten burde etter vårt syn vært unngått.

Bergen kommune har gjennom hele prosessen kommunisert en tydelig forventning om at det blir gjennomført en grundig høring av et helhetlig forslag til fremtidig transportpolitikk. Vi registrerer at det ikke er blitt hørt, og holder fast ved at det er en stor svakhet ved den valgte prosessen. Lokalpolitiske myndigheter får med denne modellen ingen reell mulighet til å gi sin vurdering av et helhetlig forslag til ny Nasjonal transportplan som Stortinget skal beslutte våren 2021.

Økonomiske rammer

Samferdselsdepartementet har bedt transportetatene komme med sine forslag til prioriteringer med utgangspunkt i følgende rammeneivå:

- Ramme A tilsvarer en videreføring av bevilgningene til NTP-formål i 2020-budsjettet
- Ramme B tilsvarer en videreføring av gjennomsnittlig årlig ramme i NTP 2018-2029

Bergen kommune ser tre svakheter med rammene satt av departementet:

- Rammene er for lave/for lite ambisiøse: Når «høy ramme» tilsvarer en videreføring av gjennomsnittlig nivå i gjeldende NTP, legges det i praksis opp til at ny NTP får reduserte økonomiske rammer. Etter det Bergen kommune kjenner til, vil det i tilfelle være første gang – dersom det blir resultatet etter behandling i Regjeringen og Stortinget.
- Byene/byvekstavtalene har ingen «høy ramme». Det er etter vårt syn uheldig, all den tid det ligger mange sentrale prosjekter inne i disse avtalene. Den økonomiske rammen som er satt for byvekstavtalene, er det nivået som staten allerede har forpliktet seg til gjennom avtaler som er inngått eller som er i ferd med å inngås og som gjelder for perioden frem til 2029. For de siste årene, frem til 2033, foreslås det å trekke ned de statlige rammene.

¹ I Riksrevisjonens undersøkelse av myndighetenes arbeid med å redusere planleggingstiden for store samferdselsprosjekter (2018-2019) kommer det frem at uventede stopp i planprosesser som følge av endret prioritering i prosjektporteføljen i NTP en av de viktigste årsakene til lange planprosesser.

- De økonomiske rammene er fullt ut sektorbasert – det er fastsatt egne rammer for hver enkelt transportetat. Dette står i motsetning til gjeldende NTP 2018-2029, der transportetatene fikk rammene samlet og fordelingen mellom transportformene var en del av oppdraget for å skape incentiver for å se samlet på hvordan utfordringene best skulle løses. En slik tilnærming vil etter Bergen kommunes syn kunne få svært uheldige konsekvenser.

Tolkning av samfunnsnytte

Bergen kommune har innvendinger mot den vektingen Samferdselsdepartementet tillegger samfunnsøkonomiske analyser som grunnlag for prioritering av prosjekter.

Transportøkonomisk institutt (TØI) anmodet transportetatene allerede i 2014 om større fokus på ikke-prissatte konsekvenser og følsomhetsanalyser, og oppfordret til klarere retningslinjer for hvordan disse konsekvensene skulle hensyntas i samfunnsøkonomiske analyser. Det arbeides fremdeles med dette, og prioriteringskriteriene i figur 2 (jf. byrådssak) viser at det hverken er faglig eller politisk konsensus om hvordan vekte samfunnsnytte.

Det går frem av transportetatenes svar til oppdrag 4 at det finnes effekter og verdsetting som ikke er tilstrekkelig kartlagt. Samfunnssikkerhet og beredskap blir f.eks. ikke systematisk verdsatt i samfunnsøkonomiske analyser. Liv og helse er dermed ikke en klar premissgiver for den prioriteringen transportetatene har gjort.

Det går fram av transportetatenes svar på oppdrag 7 at hvorvidt et tiltak som gjennomføres av miljøhensyn har en anslått nytte større enn kostnadene, vil baseres på en skjønnsmessig vurdering. Det er f.eks. ikke overordnede regnskapstall som viser kostnadene knyttet til tiltak for naturmangfold. Blågrønn infrastruktur inngår ikke i nytte-kostnadsanalysen til Statens vegvesen på grunn av manglende verktøy. Bergen kommune vil derfor presisere at naturmangfold har en stor egenverdi i seg selv, i tillegg til stor påvirkning på folks helse og livskvalitet, som bør rangeres høyt i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

Statens vegvesen beregner i dag fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader med utgangspunkt i de faktiske registrerte kostnadene. Klimaendringene vil derimot stadig øke driftskostnadene med hyppigere episoder med ekstremnedbør.

Bergen kommune er enig i at det er viktig å være bevisst på om et prosjekt har en rimelig kostnad i forhold til nytte for trafikanten, for næringslivet og for bo- og markedsregionen. Bergen kommune mener likevel at Samferdselsdepartementet i det videre arbeidet med NTP må innarbeide og vektlegge flere viktige hensyn ved prioritering av ny infrastruktur, og at den nåværende vektleggingen av kriterier vil gå på bekostning av slike hensyn. Blant annet er hensynet til liv og helse, klimaet og naturmangfold helt sentrale samfunnsverdier som er utfordrende å tallfeste/vekte i en samfunnsøkonomisk analyse.

Bergen kommune mener at våre internasjonale forpliktelser på klima- og miljøfeltet må komme langt tydeligere til uttrykk i de samfunnsøkonomiske beregningene. I det perspektivet er 5% vekting av klima- og miljøhensyn altfor lavt, mens vektlegging av for eksempel bedre veier for næringsliv er vektet for høyt (jf. neste avsnitt). Bergen kommune mener innretningen på Samferdsels-departementets oppdrag har gitt et for ensidig «nyttefokus» i transportetatenes svarbrev, og det kommer klart til uttrykk i prioritering av prosjekter. Vi minner om at staten selv har vært en sterk pådriver for en sektorovergripende tilnærming, med stadig tettere samhandling mellom og integrering av samferdsels- og arealpolitikken.

«Økt størrelse på bo- og arbeidsmarkedsregioner» og «forbedring for viktige veier for næringslivet» er hver for seg vektet tre ganger så tungt som måloppnåelse i et klima- og miljøperspektiv. Disse forutsetningene for de samfunnsøkonomiske analysene påvirker naturlig nok hvilke prosjekter som kommer best ut i forslag til prioriteringer; veiprosjekter med forkortning av reisetid kommer meget gunstig ut. I et samfunnsøkonomisk perspektiv er Bergen kommunes holdning at transportsystemet bør fremme utvikling av kompakte byer og

tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Med de forutsetninger som Samferdselsdepartementet har gitt, klarer vi ikke å se hvordan de planhensyn som Bergen legger til grunn for den kommunale samferdselspolitikken gjør seg gjeldende i transportetatenes samfunnsøkonomiske prioriteringer.

Når det likevel legges så stor vekt på prissatte konsekvenser i samfunnsnytteanalysene, vil vi påpeke at nytten i Bergen blir undervurdert. Selve tidsforbruket som inngår i nytteberegninger beregnes av regionale transportmodeller (RTM). I byområder krever trafikkbeskrivelsen mer kompleksitet for å plukke opp trafikkfenomen som opphoping av kø, kryssforsinkelser, sjokkbølger og at rushtiden kan medføre overbelastning i deler av vegnettet. Trafikkbeskrivelsen til RTM er makroskopisk og kan ikke plukke opp effekten av de nevnte trafikkfenomenene. Konsekvensen er at beregning av tidsforbruk for bilister i byområder blir undervurdert.

Verdsetting av tidsforbruk blir i konsekvensanalyser satt ut ifra nasjonale gjennomsnittsverdier. Med tanke på verdsetting av tidsforbruk tilknyttet kollektivreiser har Urbanet beregnet følgende: «bruk av nasjonale gjennomsnittsverdier er det lett å undervurdere eller overvurdere effekten av et tiltak, noe som understreker behovet for lokale tidsverdier når vi skal planlegge lokale kollektivtiltak.» Videre har de beregnet at storbyområder har vesentlig høyere tidsverdsetting (41 % høyere i Oslo) enn det nasjonale gjennomsnittet².

Transportetatene har, i samsvar med oppdrag fra Samferdselsdepartementet, utarbeidet forslag til prioriteringer på grunnlag av samfunnsøkonomisk nytte. Samtidig ses prioriteringene som gjelder byene (gjennom midler til byveksttaler) ikke opp mot prioritering av prosjekter til strekningsvise tiltak i korridorene. Forslag til prioritering av investeringsmidler fra transportetatene fremstår altså som en sammenlikning og prioritering mellom enkeltstående prosjekter mellom byene.

Transportetatene er tydelig på at det å løse kapasitetsproblemer på veiene inn til byene gir stor nytte etter de samfunnsøkonomiske modellene. Dette kan etter Bergen kommune sin vurdering bidra til å ytterligere forsterke byutfordringene. Løsninger som innebærer å bygge seg ut av kapasitetsutfordringene gjennom mer vei og flere felt, vil bare resultere i mer trafikk og nye kapasitetsutfordringer.

Som TØI skriver i TØI-rapport 1704/2019, har transportaktivitet også kostnader for samfunnet, såkalte eksterne kostnader. Når man skal gjøre en komplett analyse av nytte og kostnader av transporttiltak for å gjøre fornuftige prioriteringer, må man ta med disse eksterne kostnadene. Rapporten viser at kostnadene en ekstra fossilbil i rushtiden i storby påfører samfunnet er 5,18 kr per km, mens kostnadene i områder med spredt bebyggelse kun er 0,26 kr per km. Bilveier som fører til mer biltrafikk fra perifere områder til byområder vil følgelig påføre stor negativ samfunnsnytte i byene. Biltrafikk medfører utslipp av CO₂, lokale utslipp, støy, kø, ulykker og veislitasje. I TØI sin omtale av rapport 1704/2019 viser de til at en 30 kilometer lang arbeidsreise med fossilbil i rushtid i en by med over 100 000 innbyggere koster samfunnet i gjennomsnitt ca. 155 kroner. Det gir en årlig kostnad på ca. 37 000 kroner (240 arbeidsdager per år) per bil. Bergen sentrum er trangt og har veldig begrenset mulighet til å ta imot mer trafikk. Forøvrig vises det til at både staten selv og Bergen kommune har i våre avtaler lagt til grunn at biltrafikken skal reduseres. For å redusere biltrafikken og samtidig gi et godt transporttilbud gjennom Bergen sentrum er bybanen det viktigste redskapet. Bybanen har fra 2013 til 2016 mer enn fordoblet antallet passasjerer. Til tross for at det ikke har blitt åpnet nye bybanestopp i verken 2018 eller 2019 vokste passasjertallet

² <https://samferdsel.toi.no/nr-05/lokale-kollektivtiltak-krever-lokale-tidsverdsettinger-article32533-1461.html?noredirect=1>

med 16% siste året. Noe som for øvrig er omtrent 4 ganger mer enn veksten i busstransport i Bergensregionen.

Den samfunnsøkonomiske analysen som ligger i forslaget fra transportetatene innehar derfor flere svakheter som hver for seg undervurderer nytte (kollektivtiltak) og kostnad (kø) i byområdene. Bergen kommune peker på at dette i sum bidrar til en systematisk undervurdering av den samfunnsøkonomiske nytten ved tiltak i by. Det er heller ikke synliggjort hvordan de enkelte investeringsprosjektene vektas mot og sammenliknes med tiltak i by – som er behandlet for seg gjennom en pott penger til byområdene/byvekstavgiftene.

Statens vegvesen etterspør selv en felles metodikk for samfunnsøkonomiske analyser for byvekstavgifter. Bergen kommune støtter dette, og forutsetter at de kjente svakhetene som er vist til her tas med i den videre politiske behandlingen av transportplanen.

Byvekstavgifter

Samferdselsdepartementet ber i oversendingsbrevet om at det redegjøres for statlige forpliktelser ved inngangen til planperioden som følger av byvekstavgiftene og belønningsavtalene i de ni største byområdene. Omtalen av byområdene og byvekstavgiftene finnes primært i innspillet fra Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet.

Mens det for store riksvegprosjekter (utenom byene) er lagt til grunn både en basisramme og en høy ramme på +20 %, er det for byvekstavgiftene kun angitt en ramme – på 45,4 mrd. kroner eksklusive post 30 – statlige programområdemidler. Bergen kommune peker på at byvekstavgiftene så langt har vært en suksess mht å bidra til å skape bedre byer som gagnar både natur, klima, miljø og livskvaliteten til svært mange mennesker - med bedre luft, mer plass, mindre støy og bedre fremkommelighet. Bergen kommune mener derfor at å ikke øke rammene til byvekstavgiftene er et uttrykk for manglende vilje til å satse på byområdene fra Samferdselsdepartementet som har definert prosessen og rammene for innspillene fra transportetatene.

Rammen på 45,4 mrd. kroner innebærer altså ingen økning ift. gjeldende NPT, på tross av at denne rammen inkluderer resultatet fra regjeringens bompengeforlik fra i fjor høst.

Bergen kommune reagerer meget sterkt på at det i klartekst understrekes at rammen ikke muliggjør noen nye større kollektivprosjekter utover det som allerede er prioritert i gjeldende NTP 2018-2029. Dette innebærer for Bergen sin del at Bybanen til Åsane ikke har statlig finansiering i perioden frem til 2033. Dersom et slikt forslag opprettholdes, går staten vekk fra sitt løfte i gjeldende NTP om å bidra til kontinuerlig utbygging av Bybanen i Bergen, og oppfyller ikke forpliktelsene/forventningene som ligger i vedtatt Stortingsproposisjon om Bypakke Bergen, prop 11 S (2017-2018).

Nedprioriteringen av byområdene kommer i klartekst til uttrykk i flere punkter:

- Det stilles spørsmål ved om staten innenfor rammen på 45,4 mrd kroner vil kunne innfri forpliktelsene i vedtatte byvekstavgifter (eller avtalene som er i ferd med å bli vedtatt) pga. usikkerhet knyttet til de statlige bidragene til 50/50-prosjektene i Osloområdet.
- Videre vises det til at nivået på statlige belønningsmidler må forventes redusert i perioden 2030-2033, i forlengelsen av de nye byvekstavgiftenes virketid.
- Det stilles spørsmål ved om det er grunnlag for å reforhandle byvekstavgiftene etter vedtak av ny NTP, ettersom det innenfor de økonomiske rammene «ikke er mulig å videreføre dagens tilskuddsnivå i kommende reforhandlinger».

Bergen kommune konkluderer på dette grunnlag med at forslag til prioriteringer fra transportetatene undergraver byvekstavgift-instituttet, som alle parter har begynt å se svært positive effekter av og som har vært definert som et statlig hovedsatsingsområde frem til nå.

Bergen kommune vil også peke på oppdraget og forslag om å revurdere/videreutvikle det gjeldende nullvekstmålet som er dagens styrende målsetting for byvekstavgiftene. Bergen kommune understreker at planlegging av transport i by er komplekst, med sterke

avhengigheter til en rekke andre samfunnshensyn, ikke minst arealbruk. Bergen kommune er ikke imot å revidere nullvekstmålet, men understreker viktigheten av at det ikke reduseres til kun å handle om reduserte utslipp. Transportetatene slår selv fast følgende, under drøftingen av nullvekstmålet: «bred innfasing av nullutslipp- eller lavutslippsbiler vil være det viktigste tiltaket for å redusere klimagassutslippene fra transport i byområdene. En omformulering av gjeldende nullvekstmål der man åpner for at nullutslipp- eller lavutslippsbiler ikke er omfattet av målet, vil gi utfordringer for framkommeligheten og attraktiviteten i byområdene.» Bergen kommune mener at et revidert nullvekstmål bør ta sikte på å handle om nedgang i personbiltrafikk, ikke bare at vekst tas ved sykkel, kollektiv og gange, og samtidig inkorporerer alt fra mikroplastutfordringer (slitasje fra bildekk er største kilde til mikroplast i havet fra fastlands-Norge) til plass i byene, og ikke minst luftkvalitet (veitrafikk er største kilde til luftforurensing i byene).

Andre viktige hovedtema fra Statens vegvesen

Bergen kommune ser også at flere av de øvrige forslagene til prioriteringer fra Statens vegvesen er svært viktige, og ønsker å kommentere følgende hovedtema:

Drift og vedlikehold

Som i gjeldende NTP 2018-2029, foreslås det å prioritere drift og vedlikehold høyt for å unngå at forfallet på riksvegnettet øker. Bergen kommune støtter en sterk prioritering av drift og vedlikehold, at to hovedgrunner:

- Å ta vare på de store verdiene som ligger i eksisterende infrastruktur/vegnett før nyinvesteringer er en klimavennlig tilnærming. Bergen kommune viser i denne sammenhengen til Statens vegvesens svar på deloppdrag 1, der det fremmes en målsetting om å «gjøre veinettet klimaklart».
- Klimaendringer tilsier at behovet for drift og vedlikehold vil øke i årene fremover

Sett i lys av dette, er det Bergen kommune sin vurdering at drift og vedlikehold bør prioriteres enda høyere enn det som foreslås. Dette vil være mer en mer klimavennlig og dermed fremtidsrettet tilnærming.

Trafikksikkerhet

Bergen kommune er glad for og støtter selvsagt det sterke fokuset på trafikksikkerhet. Ikke minst støtter vi målsettingen om å nå nullvisjonen om null drepte innen 2050. Dette er en svært ambisiøs, men naturlig målsetting på grunnlag av det svært gode trafikksikkerhetsarbeidet som har vært nedlagt i Norge over mange år, med Statens vegvesen i spissen.

Bergen kommune peker på at byene ønsker å bidra i enda sterkere grad til å oppfylle de ambisiøse målsettingene. En naturlig konsekvens av redusert personbiltrafikk er økt trafikksikkerhet – derfor mener Bergen kommune at satsingen på en klimavennlig transportutvikling som i større grad favoriserer gående, syklende og kollektivreisende også har positive effekter for trafikksikkerhetsarbeidet. Samtidig gir disse endringene i transportvaner selvsagt nye trafikksikkerhetsutfordringer. I en rekke storbyer ser man denne utviklingen, der kraftig økning i antall syklister og gående, gjerne i kombinasjon med økning andel eldre trafikanter, medfører tilsvarende økning i ulykker.

Bergen kommune mener det er nødvendig med et økt fokus på trafikksikkerhet også for disse gruppene i årene som kommer. For å lykkes med dette, foreslår vi derfor at trafikksikkerhet i større grad integreres i byvekstavtalene, og at «nullvekst» og «nullvisjon» i større grad ses i sammenheng.

Utforming og bruk av vegnormaler/standarder

Statens vegvesen legger opp til at vegnormalene skal videreutvikles med sikte på kostnads- og nytteoptimalisering og større fleksibilitet. Bergen kommune er positive til det, og ser et stort potensial i både å redusere kostnader og å begrense klimafotavtrykket ved mindre rigide vegnormaler. Pågående planprosesser i Bergen møter utfordringer i hvordan

vegnormalene i dag praktiseres, noe vi nylig har spilt inn til Samferdsels-departementet, jf. for eksempel brev av 30.03. 2019 om pågående planarbeid med Ringveg Øst (KDP E39 Vågsbotn-Klauvaneset og E16 Arna-Vågsbotn). Bergen har også spilt inn tilsvarende ved en rekke tidligere tilfeller, og oppfordrer sterkt til en tettere dialog mellom departementet og storbyene om dette temaet, og ikke minst til faktisk handling gjennom å teste ut fleksibiliteten i pågående planprosjekter i og rundt storbyene.

Nasjonalt sykkelmål

Statens vegvesen vurderer at det er lite realistisk å nå målet om 20 % sykkelandel i byområdene innenfor de rammene som er satt. De viser videre til vurderingene i oppdrag 5 der de anbefaler å omformulere det nasjonale sykkelmålet og at byene selv kan definere konkrete mål for sykkelandel.

Bergen kommune mener det er viktig å sette ambisiøse, nasjonale mål. Det sier noe om hvilket samfunn vi ønsker å ha, og det gir kommunene noe å strekke seg etter samtidig som det sikrer nasjonal støtte til ambisiøse satsinger lokalt. Vi mener at sykkelen er en viktig komponent når moderne byer skal planlegges og bygges, og at det derfor må legges til rette for utbygging av sykkelveier i Bergen sentrum samt til og fra bydelssenter, arbeidsplasser, skoler og idrettsanlegg. Bergen kommune mener at ved å ikke ha et nasjonalt mål for sykkelandel i byområdene, kan sykkel-satsingen miste oppmerksomhet og status. Det vil etter vårt syn være svært uheldig. Vi frykter også at en slik endring vil kunne medføre at sykkelveier lettere kan bli nedprioritert ved tildeling av midler og i arealplanleggingen. Ferdigregulerte sykkelveier må ikke bli ofret i senere prosjektoptimerende analyser.

Teknologi

Ny teknologi vil medføre store endringer i utviklingen av transport- og mobilitetsfeltet i årene som kommer. Dersom det styres og brukes på riktig måte, vil det kunne bidra til dramatisk bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur, reduserte kostnader på både samfunns- og individnivå, samt betydelig reduserte utslipp. Derfor er Bergen kommune glad for at transportetatene har vektlagt dette temaet, og at Statens vegvesen tar et helhetlig ansvar for teknologiområdet i veisektoren. Statens vegvesen skal være en ledende aktør i å utvikle lovgrunnlag, regelverk og retningslinjer for intelligente transportsystemer (ITS-løsninger) uavhengig av forvaltningsnivå og veieier. Bergen kommune er positiv til at en fra statlig hold arbeider videre med konsepter knyttet til dynamisk veiprising med basis i lokasjons-, tids- og kjøretøysdata.

I Bergen er det et stort fokus på å identifisere viktige utviklingstrender og at vi posisjonerer oss til å både kunne bidra og utnytte nyvinninger så raskt som mulig. Gjennom vårt eget mobilitetslaboratorium (MUST), som er et samarbeid mellom Vestland fylkeskommune, Bergen kommune og en rekke andre aktører, utvikles det kunnskapsgrunnlag og det legges til rette for innsamling og bruk av store mengder aggregerte data, ofte omtalt som «big data». Ikke minst gjennomføres det piloter og prøveprosjekter i samarbeid mellom forvaltningsnivå og mellom offentlig og privat sektor.

Bergen kommune ønsker i enda større grad å bidra i denne typen arbeid, og uttrykker som tidligere stor interesse for å delta i større piloter og utviklingsarbeid sammen med Statens vegvesen og andre transportetater og miljøer.

Forslag til prioriteringer fra Jernbanedirektoratet

Det fremgår av forslaget fra Jernbanedirektoratet at drift og vedlikehold prioriteres fremfor nye investeringsprosjekter. Bergen kommune støtter en slik tilnærming, jf. tidligere omtale av prioritering av drift og vedlikehold i forslaget fra Statens vegvesen. Samtidig viser forslaget fra Jernbanedirektoratet at de økonomiske rammene som er satt av til utvikling av jernbanenettet ikke er tilstrekkelige.

En realisering av K5 Arna-Voss og Ringeriksbanen er de klart viktigste jernbaneprioriteringene for Bergen både i gjeldende og ny NTP. Det er kun ved høy ramme at det vil være rom for fullfinansiering av Ringeriksbanen og dette lenge etterlengtede

prosjektet for Bergensbanen får like fullt utsatt fremdrift ift det som var forutsatt i gjeldende NTP 2018-2029. For Bergen sin del er det selvsagt langt mer kritisk at det ikke er funnet plass til ny jernbane mellom Arna og Stanghelle (og i neste omgang til Voss) i kombinasjonsprosjektet K5 Vossebanen/E16. Dette prosjektet er prioritert med fullfinansiering i perioden 2024-2029 i gjeldende NTP, med ambisjon om fremskynding av oppstart.

Etter Bergen kommunes syn er dette en helt uakseptabel nedprioritering for det viktigste prosjektet i et «liv og helse»-perspektiv i Vestlandsregionen. Slik Bergen kommune ser det, illustrerer dette også fraværet av en helhetlig transportpolitikk som kommer ut av en så fragmentert prosess som Samferdselsdepartementet har lagt opp til. Behov for nyinvesteringer i transportsystemet må i større grad ses på tvers av transportsektorer og med et bredere perspektiv enn smale kost-nytte analyser som ikke verdsetter samfunnssikkerhet. Ikke minst etterlyser Bergen kommune en langt mer samordnet og offensiv tilnærming til temaet overflytting av gods fra veg til sjø og bane.

Bergen kommune er medlem både i interesseorganisasjonen Forum Nye Bergensbanen og i Lyntogforum som arbeider for realisering av blant annet Vestlandsbanen. Dette understreker Bergen kommune sitt engasjement for en økt satsing på jernbanen i utvikling av transportsystemet fremfor en massiv videre utbygging av hovedvegnettet. Den raske teknologiske utviklingen og klimautfordringene må få betydning for hvilke transportløsninger som velges for fremtiden.

Forslag til prioriteringer fra Avinor

Bergen kommune registrerer at det ikke er planer om å utvide kapasiteten på Bergen lufthavn Flesland i perioden 2022-2033. Det samsvarer med Bergen kommunes politiske standpunkt, jf. bystyrets vedtak i sak 150-16 (15.06.2016) «Prinsippsak om flystøy og utvidelse av flyplassen med rullebane 2», jf. vedtakspunkt 1:

«Bergen kommune vil ikke legge til rette for en utvikling som gir behov for en rullebane 2 på Flesland. Det er et viktig transportpolitisk mål for kommunen å styrke de miljøvennlige transportformene, herunder å arbeide for at Bergensbanen blir et konkurransedyktig alternativ til flyreiser mellom Oslo og Bergen».

Forslag til prioriteringer fra Kystverket

Bergen kommune er på et generelt grunnlag opptatt av at Kystverket får tilstrekkelige midler til å opprettholde høy sikkerhet til sjøs, evne for å aksjonere ved akutt forurensning, og ivareta Norges forpliktelser på klima- og miljøfeltet. Videre er Bergen kommune som tidligere omtalt opptatt av en samordnet og offensiv tilnærming til temaet overflytting av gods fra veg til sjø og bane.

Bergen kommunes forslag til prioriteringer

Samferdselsdepartementet har i sitt invitasjonsbrev lagt vekt på at følgende vektlegges i arbeidet med innspillene:

- Forslag til løsninger blir fremstilt i prioritert rekkefølge
- Forslag til løsninger må være egnede til å håndtere de identifiserte utfordringene. Det er viktig at sammenhengen mellom utfordringer og forslag til løsninger er godt beskrevet
- Fylkeskommunene og storbyene bes om å gjøre rede for i hvilken utstrekning de prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor de selv har et ansvar.

På bakgrunn av dette finner vi det naturlig med en kort rekapitulering av de identifiserte hovedutfordringene på transportområdet i Bergen før forslag til prioriteringer presenteres i prioritert rekkefølge. Til slutt gjøres det kort rede for hvordan vi prioriterer å gjennomføre løsninger på områder hvor vi selv har et ansvar.

Hovedutfordringene på transportområdet i Bergen

I brev av 18.02.2019 inviterte Samferdselsdepartementet Bergen kommune om å komme med innspill om hva som er de største hovedutfordringene på transportområdet. I høringsuttalen av 09.05.2019, i delegert sak 2018/43753, prioriterte Byrådet følgende:

- *«Behov for videreføring av og økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, kombinert med restriktive virkemidler for personbiltrafikken. For å få til dette, er det avgjørende å få videreutviklet og landet nye byvekstavtaler for de største byene og ytterligere styrke bysatsingen i ny NTP. I dette perspektivet er det nødvendig med ny tenkning om finansieringsløsninger. Taket for bompenger er nådd, og Bergen gjentar at byene trenger økt statlig finansiering til investeringer og drift av kollektiv, samt tilrettelegging for sykkel og gange. Dette må kombineres med nye former for restriktive tiltak som kan erstatte dagens bompengeløsning. Bergen ber om at utredning av vegprising intensiveres. I dette arbeidet bør både miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft vurderes.*
- *Klimamål, helse, risiko og sårbarhet er sentrale premisser. Videreføring av Bybanen til Åsane som neste byggetrinn er av avgjørende betydning. Realisering av K5 og Ringveg Øst (som muliggjør ytterligere satsing på kollektiv, gange og sykkel i sentrale deler av Bergen) er også åpenbart sentrale tiltak i en slik sammenheng.*
- *Behovet for ordinær høring av et helhetlig planforslag».*

Dette danner utgangspunktet for Bergen kommunes forslag til prioriterte samferdselsløsninger for Bergen og Bergensområdet. Bergen kommune har som nevnt lagt stor vekt på å fremme forslag til prioriteringer som henger tett sammen med de definerte utfordringene, slik Samferdselsdepartementet har bedt om og invitert til.

Forslag til prioriteringer

Bergen kommune er av den klare oppfatning at en sterkere prioritering av byenes utfordringer gir større samfunnsøkonomisk nytte enn forslaget fra transportetatene (Statens vegvesen) om i større grad å prioritere korridorvis vegprosjekt mellom byer, noe som bidrar til økt trafikk og økte utslipp av klimagasser.

E39 Ådland-Svegatjørn (Hordfast) vil medføre en stor trafikkøkning både på selve fjordkrysningen også inn mot Bergen. Prosjektet vil gjøre det svært vanskelig å nå nullvekstmålet Bergen er forpliktet til som følge av byvekstavtalen. Både med basis- og høy ramme vil det slik Bergen vurderer det være svært krevende å finne rom for både Hordfast og samtidig prioritere Arna-Voss og viktige kollektivprosjekter som bybanen til Åsane. På bakgrunn av overnevnte vil Bergen ikke prioritere realisering av Hordfast slik det er planlagt realisert.

Vi oppfordrer til at Samferdselsdepartementet tar med seg påpekningene av manglene ved den samfunnsøkonomiske analysen som ligger til grunn for transportetatenes forslag til prioriteringer. Midlene som brukes til vei bør primært gå til å prioritere veiprojekter som sikrer liv og helse, vedlikeholde eksisterende veier, og å bedre trafikksikkerheten og gi stabil og sikker fremkommelighet i distriktsområder hvor kollektivtrafikk ikke er et reelt alternativ.

Bergens viktigste prioritering er kontinuitet i den videre utbyggingen av Bybanen. Bybanen er ryggraden i kollektivsystemet og byutviklingen for øvrig. Det fortettes med kvalitet rundt bybanen, kollektivandelen øker på bekostning av bil og klimagassutslippene reduseres. Bybanen gir innbyggerne en bedre by med mer plass, mindre støy og bedre luft. I forrige høringsinnspill av 9. mai 2019 om utfordringsbildet, har Bergen kommune vist til den positive utviklingen både mht transportmiddelfordeling, reduksjon i klimagassutslipp fra transportsektoren og bedring i luftkvalitet de siste årene. Til dette bildet kan det nå suppleres med ytterligere forsterkede tiltak og resultater:

- Bergen bystyre vedtok 19.06.2019 ny Kommuneplanens arealdel (KPA 2018), som kort kan beskrives med begrepene kompakt byutvikling, fortetting med kvalitet og nullvekst/reduert biltransport. Bergen sin arealpolitikk er helt i samsvar med statlige krav og forventninger til kommunene, inkludert gjeldende byvekstavtale for Bergen 2017-2023 og nylig fremforhandlet byvekstavtale 2019-2029 for Bergensområdet.
- Tall fra Vestland fylkeskommune viser en økning på 6 % (antall påstigninger) for Bergensområdet i 2019, inkludert en vekst i bruken av Bybanen på 16 % alene.
- Årsrapport for lokal luftkvalitet i Bergen viser videre at luftkvaliteten i 2019 var den beste på veldig mange år og holdt seg godt under alle lovpålagte krav mht utslippsnivå.

Som det fremgår av forrige innspill fra Bergen kommune av 9. mai, forsterket av ovenstående, bidrar Bergen i stadig større grad til en ønsket nasjonal politikk hvor byene utgjør en helt sentral del av løsningen for nødvendige kutt i klimagassutslipp, samt bærekraftige og livskraftige byer med god mobilitet for befolkningen.

Videre utbygging av Bybanen henger tett sammen med rammebetingelsene for byvekstavtalene. Videre innebærer Bybanen til Åsane en forlenging av Fløyfjellstunnelen for å flytte biltrafikk fra dagens veg i Sandviken, der bybanetraseen vil gå. Dette har bidratt til at Statens vegvesen har sett på muligheten til å kople arbeidet med oppgradering av Fløyfjellstunnelen (i forbindelse med gjennomføring av EUs tunnelsikkerhetsdirektiv) og arbeidet med å forlenge Fløyfjellstunnelen.

På bakgrunn av dette er Bybanen til Åsane, som omfatter omlegging av kjøre- og sykkelssystemet mot nord, Bergen kommunes høyeste prioritet i ny Nasjonal transportplan. Arbeidet bør fortrinnsvis organiseres i kontekst av en videreutvikling av byvekstavtalen, og innebærer en integrering av følgende elementer:

Statlig finansiering til Bybanens byggetrinn 5 til Åsane.

Arbeid med reguleringsplan pågår for fullt og lokal finansiering inngår i vedtatt bypakke Bergen, jf. St.prp. 11 S (2017-2018). Bygging av Bybanen i Bergen har pågått kontinuerlig siden oppstart i 2007, og Stortinget har gjennom gjeldende NTP 2018-2029 forpliktet seg til å bidra til videre kontinuerlig utbygging av Bybanen. Bergen er åpen for andre løsninger enn dagens «50/50-modell», slik Statens vegvesen ønsker vurdert. Bergen kommune forutsetter uansett at statlig finansieringsbidrag til Bybanen til Åsane utgjør minimum 70 % av totalkostnad. Dette vil i praksis være en videreføring av det statlige bidraget Regjeringen allerede har lagt til grunn etter bompengeforliket. Dette er det ikke tatt høyde for i forslaget fra transportetatene og innebærer at den økonomiske rammen til kap. 1330 må økes kraftig fra forslaget om totalt 45,4 mrd. kroner. ‘

Tunneloppgradering Fløyfjellstunnelen:

For å øke robustheten i vegsystemet mot nord, har Statens vegvesen lokalt utarbeidet og spilt inn et forslag om å etablere et tredje løp i Fløyfjellstunnelen i forbindelse med planlagt oppgradering av tunneler på riksvegnettet som følger av EUs tunnelsikkerhetsdirektiv. Ved å etablere et slikt tredje løp, kan en både løse driftsutfordringene med gjennomføring av prosjektet med tunneloppgradering, og sikre en standard på Fløyfjellstunnelen som innebærer at en ved hendelser på vegnettet kan kjøre tovegstrafikk i ett løp (som ikke er mulig i dag). En slik løsning vil kunne gjøre dagens omkjøringsveg gjennom Bergen sentrum overflødig. Dette vil både være av stor betydning i et beredskapsperspektiv, og vil i tillegg kunne bidra til en sterkt ønsket fredeliggjøring av Bergen sentrum for uønsket gjennomgangstrafikk.

Etter det Bergen kommune forstår, vil eksisterende statlige forpliktelser mht å oppgradere tunnelen i seg selv kunne finansiere store deler av tiltaket. Samtidig er løsningen avhengig av realisering samtidig med og som en del av Bybanen til Åsane (med forlenget Fløyfjellstunnel). Dette er hovedgrunnen til at Bergen kommune setter dette prosjektet høyest på prioriteringslisten av enkeltprosjektene som inkluderer riksveginvesteringer, da det anses i liten grad å være i konkurranse med andre, større enkeltprosjekter.

Videreutvikling av byvekstavtalen som helhetlig virkemiddel for areal- og transportutviklingen i Bergensområdet.

Både i gjeldende NTP 2018-2029 og i nylig ferdigstilt rapport om Klimakur 2030 er byvekstavtalene utpekt som det viktigste verktøyet for å nå nullvekstmålet. Som vist til tidligere, reagerer Bergen kommune sterkt på at byvekstavtalene er prioritert så lavt fra transportetatene, på en slik måte at det stilles spørsmålsteget ved instituttets videreføring i det hele tatt. Dette står etter Bergen kommunes vurdering overhodet ikke i samsvar med påviste resultater så langt og det som de siste årene har vært et tiltakende statlig fokus på mer helhetlig tenkning rundt løsningene av byutfordringene. I tillegg til prioriteringen av statlig finansiering til Bybanen, peker Bergen kommune særlig på behovet for ytterligere statlig finansiering til drift av kollektivtrafikken og til gjennomføring av viktige tiltak for gående og syklende i sentrale deler av Bergen som kan støtte oppunder ønsket byutvikling og redusere personbilens konkurransefortrinn. Sammenhengende sykkelvei mellom sentrum og Åsane er også en integrert del av Bybanen til Åsane.

I forbindelse med neste rullering av byvekstavtale for Bergensområdet, legger Bergen kommune til grunn at sammenblandingen mellom byvekstforhandlinger og endringer i bompengepakken for Bergen ikke gjentas. Dette har skapt unødvendig forvirring og vanskeligheter i forbindelse med de nylig avsluttede forhandlingene. Med unntak av videreføringen av statlig tilskudd til de store kollektivprosjektene (Bybanen) på minimum 66 % av totalkostnaden, legger Bergen kommune til grunn at regjeringens bompengeforlik fra høsten 2019 ikke videreføres inn i neste reforhandling av byvekstavtalen, med samme begrunnelse.

En viktig del av begrunnelsen for hvorfor det er helt nødvendig med en økt satsing på byene, handler om at dagens finansieringsmodell ikke er bærekraftig. Bompengedelingen er et helt sentralt virkemiddel i bypakken for å regulere trafikken og dermed bidra til måloppnåelse (nullvekst og reduksjon i personbiltrafikken). Samtidig skal den samme ordningen sørge for en vesentlig andel av finansieringen av tiltakene i bompengepakkene. I dette ligger en tydelig målkonflikt, og det er nødvendig å finne mekanismer som bidrar til at byene belønnes og ikke straffes når vi lykkes med å oppnå våre felles målsettinger.

I tillegg til den klare prioriteringen av Bybanen i kontekst av byvekstavtalen, ønsker Bergen kommune å peke på noen utvalgte enkeltprosjekter som har særlig stor betydning for videreutviklingen av transportsystemet i og rundt Bergen:

Bergens prioritet nr. 2 er K5 Arna-Voss (parallell utbygging av jernbane og E16):

Prosjektet er allerede høyt prioritert i gjeldende NTP 2018-2029, og er først og fremst et samfunnssikkerhetsprosjekt som ikke kan utsettes. Strekningen er særdeles rasutsatt og ulykkesbelastet. E 16 og Vossebanen er dessuten hovedkorridoren mellom Norges to største byer både på vei og bane. K5 vil i tillegg redusere klimagassutslipp (bybane for Arna, intercity regionalt, del av lyntog nasjonalt) og styrke tilgjengeligheten til og fra Bergen/Hardanger med et svært klimavennlig transportalternativ samt redusere sårbarheten i transportsystemet.

Fra Bergen kommune sitt ståsted er det åpenbart at strekningen Arna-Stanghelle må prioriteres inn i den første seksårsperioden, og at det må legges til rette for realisering av strekningen Stanghelle-Voss i siste del av perioden. Bergen kommune prioriterer derfor dette prosjektet som nr. 2.

Bergen kommune understreker også viktigheten av at Ringeriksbanen nå prioriteres og bygges så raskt som overhodet mulig. Utsettelsene av dette prosjektet over mange år er etter Bergen kommunes vurdering uakseptabelt. Realisering av Ringeriksbanen og K5 vil ha stor betydning for muligheten til å gjøre Bergensbanen til et konkurransedyktig alternativ til flyreiser, samt øke potensialet for overføring av gods fra vei til bane.

Bergens prioritet nr. 3 er Ringveg Øst: Prosjektet er nødvendig både mht beredskap, trafiksikkerhet og muligheten til å redusere biltransport gjennom Bergen sentrum. Ringveg

Øst, slik det er definert, består av de tre delstrekningene E39 Vågsbotn-Klauvaneset, E16 Arna-Vågsbotn og E39 Fjøsanger-Arna. Det er kun Fjøsanger-Arna som ikke ligger inne med midler i gjeldende NTP. I gjeldende NTP 2018-2029 er E16 Arna-Vågsbotn prioritert for gjennomføring i perioden 2024-2029, mens E39 Vågsbotn-Klauvaneset er prioritert med oppstart i samme periode.

Bergen kommune har, på samme måte som Vestland fylkeskommune og kommunene i Nordhordland, vært samstemte om at delstrekningen E39 Vågsbotn-Klauvaneset må prioriteres foran E16 Arna-Vågsbotn. Bergen kommune forventer at Vågsbotn-Klauvaneset prioriteres for oppstart i første seksårsperiode. Det pågår arbeid med kommunedelplan som forventes ferdigstilt i løpet av 2021.

Bergen kommune er glad for at staten fokuserer på mulige innsparinger i store vegprosjekt, og understreker ønsket om å se på muligheter til å redusere standard på og omfang av riksvegprosjektene. For Bergen kommune er det også en forutsetning at det i denne typen bynære vegprosjekt legges til rette for kollektivtransport som sikrer at ikke realisering av tiltakene innebærer vekst i personbiltrafikken i byen, noe Bergen kommune blant annet har spilt inn til samferdselsministeren i brev av 30. mars 2020. Bergen kommune understreker at prioritering og realisering av Bybanen til Åsane er en forutsetning for kommunens prioritering av E39 Vågsbotn-Klauvaneset. En utbygging av vegstrekningen uten en tilsvarende styrking av kollektivtransportens konkurransekraft med Bybanen til Åsane, vil føre til en uønsket trafikkøkning på Nordre innfartsåre til Bergen.

Bergen kommune forventer også at det settes av midler til planlegging av resten av ringvegen, slik at det legges til rette for mulig realisering i siste seksårsperiode. Pågående planarbeid omhandler kun den nordlige delen av ringvegssystemet. Det vil fortsatt være vesentlige kapasitetsutfordringer på den sørlige lenken. Bergen er helt avhengig av at det etableres velfungerende omkjøringsmuligheter fra Bergen sentrum som også kan betjene tungtransport.

Bergen kommune forutsetter at det gjennom planarbeidet tas nødvendige grep for en helhetlig satsing på miljøvennlig transport. Bergen Kommune mener derfor at det bør legges til rette for at to av fire felt skal beholdes kollektivtransport/tungtransport. Dette bør være premissgivende for valg av vegstandard, hastighet etc. Til grunn for dette ligger en uro for at bygging av nytt hovedvegssystem kan bidra til en uønsket trafikkutvikling dersom det ikke ligger en helhetlig transporttenkning til grunn. For å nå målsettingene både nasjonalt og lokalt om nullvekst og redusert personbiltransport, er det nødvendig at kollektivtransporten styrker sin konkurransekraft overfor personbiltrafikken. I den sammenheng mener Bergen Kommune at bybanen til Åsane er en avgjørende forutsetning for å få en forsvarlig trafiksituasjon fra nord.

Strekningen Arna-Midttun på fv. 587 har i dag svært dårlig standard og ingen tilbud for fotgjengere og syklist, samtidig inngår strekket som en del av ringvegssystemet rundt Bergen. Det er derfor viktig at dette veistrekket prioriteres før Vågsbotn-Arna.

Samferdselsdepartementet ber som nevnt også spesielt om at det i innspillene gjøres rede for i hvilken utstrekning vi som kommune prioriterer å gjennomføre løsningene på områder hvor vi selv har et ansvar. Til dette punktet fremhever Bergen kommune at de viktigste prioriteringene vi har satt opp er prioritert gjennom Bypakke Bergen, som har en vesentlig andel egenfinansiering gjennom bompenger. Til dette skal også nevnes at Bypakke Bergen bidrar med egenfinansiering til riksvegprosjekt utenfor rammene av pakken, ved at det er lagt inn 1,5 mrd. kroner som finansieringstilskudd til Ringveg Øst.

Som kjent er bompengeneinnkreving også et viktig virkemiddel til å regulere trafikk, noe som Bergen kommune er vel kjent med og som har gjort at biltrafikk gjennom bompengeringen har gått nedover helt siden 2012. Våre viktigste prioriteringer i form av Bybanen og byvekstavtalen prioriterer vi også sterkt fra kommunens side gjennom reguleringsplanlegging

og ikke minst en helhetlig tilrettelegging for byutvikling rundt og langs traseen. I realisering av byvekstavtalen bidrar vi som kommune også betydelig ved å utvikle, vedta og følge opp en stram og konsistent arealpolitikk.

Med dette innspillet, håper Bergen kommune å bidra til at Samferdselsdepartementet får lagt frem en strategisk og fremtidsrettet Nasjonal transportplan for 2022-2033 som bidrar til en mer klimavennlig samfunnsutvikling. Den nye transportplanen må bidra til mer arealeffektive og trivelige byer med kapasitetssterke kollektivsystem, færre biler, bedre luft og myldrende menneskeliv. Tiltakene Bergen kommune prioriterer henger sammen og gjør nettopp dette, og Nasjonal transportplan er avgjørende for å nå disse målsettingene».

Med hilsen
BKMB - kommunaldirektørens stab

Øivind Hauge Støle - Seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk.