

Høringsuttalelse byutredning

Innholdsfortegnelse

Høringsuttalelse byutredning	1
<i>Innledning og oppsummering</i>	1
<i>Del 1: «Dagens situasjon og utfordringer»</i>	3
<i>Del 2: «Behovsanalyse knytt til nullvekstmålet»</i>	5
<i>Del 3: «Mål og rammevilkår knytt til nullvekstmålet»</i>	7
<i>Del 4: «Metode og tilnærming»</i>	7
<i>Del 5: «Trafikkutvikling i referansealternativa (0 og 0+)»</i>	7
<i>Del 6: «Moglege verkemiddel for å nå nullvekstmålet»</i>	8
<i>Del 7: «Verkemiddelpakkar for å nå nullvekstmålet»</i>	11
7.2 Virkemiddelpakke 1, «hovudvekt på kollektiv, gang- og sykkeltiltak»	11
7.3 Virkemiddelpakke 2: «Hovudvekt på bilregulerende tiltak»	12
7.4. Virkemiddelpakke 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2 – viser til kommentarene over	12
7.5 Virkemiddelpakke 4: Auka konsentrasjon av busette og tilsette i kompinasjon med virkemiddelpakke 3	12
<i>Del 8: «Transportanalyse»</i>	12
<i>Del 9: «Samfunnsøkonomisk analyse»</i>	12
<i>Del 10: «Supplerende analyser»</i>	13
<i>Del 11: «Nullvekstmålet kan verte nådd på ulike måtar»</i>	14
<i>Avsluttende kommentarer (se også oppsummering i innledning)</i>	14

Innledning og oppsummering

Bergen Næringsråd har vært og er en sterk støttespiller for arbeidet med å redusere klimautslipp, luftforurensing og kø. Vi støtter også helhjetet opp om bybaneprosjektet, og en forbedring av kollektivtilbud og sykkel- og gangveisystemet i Bergen.

Vi opplever dagens trafikkbegrensende tiltak til å være en maksgrense av hva en kan tåle dersom en vil opprettholde et levende handelssentrum i Bergen sentrum. Vi viser i denne sammenheng til at sentrumshandelen er under press i alle byer med denne typen begrensninger, og i Bergen.

Tiltakene som er gjeldende, har også den forventede virkning. Trafikken inn til Bergen sentrum har falt, og i 2024 ble også nullvekstmålet nådd for avtaleområdet jfr kunnskapsgrunnlaget. Trafikken til Bergen sentrum har falt til tross for befolkningsøkning i perioden, og trenden er nå så lang og robust at der ikke er grunn til å tro at den vil endres, selv med befolkningsøkning.

Kunnskapsgrunnlaget er omfattende, men har likevel noen åpenbare svakheter som bør suppleres eller korrigeres med utfyllende informasjon. Åpenbare unøyaktigheter/feil/motstridende tall bør korrigeres.

Vi vil spille inn følgende hovedkommentarer til kunnskapsgrunnlaget:

- Kunnskapsgrunnlaget gir utilstrekkelig grunnlag for beslutning fordi det ikke skiller ut kjøretøy omfattet av nullutslippsmålet i vesentlig grad. Dette betyr at det ikke er mulig å vurdere effekten av målet. Dette er en alvorlig svakhet ved kunnskapsgrunnlaget.
- Med sterk økning i nullutslippskjøretøy og reduksjon i dieselkjøretøy vil klimaeffekten av nullvekstmålet og effekten på Nox-utslippene av målet være minimal. Det er et spørsmål om nullvekstmålet fortsatt er relevant når det gjelder måloppnåelse på klima og luftforurensning. Kunnskapsgrunnlaget peker i retning av liten effekt.
- Kunnskapsgrunnlaget vurderer ikke effekten på handel og byliv av de foreslåtte tiltakene. Sentrumshandelen har gått betydelig ned og blitt erstattet av serveringssteder i perioden slike avtaler har vært gjeldende. Kunnskapsgrunnlaget bør suppleres med en utredning om effekter på sentrumshandel.
- Kunnskapsgrunnlaget peker etter vår vurdering i retning av at det ikke er nødvendig med ytterligere tilstramming på bompenger, parkering og areal for å oppnå målene, men at dette kan oppnås gjennom økt frekvens på kollektivtrafikk og bedre sykkel- og gangveinett.
- Pakkene 2, 3, og 4 inneholder alle innstrammende tiltak som hver for seg er uakseptable og vil ha liten ytterligere effekt på måloppnåelse målt opp mot hvor sterke tiltak som foreslås.
- Virkemiddelpakke 1 er den pakken som gir færrest uakseptable tiltak. Kollektivprioritering på alle innfartsårer er svært utfordrende å gjennomføre i stor grad, vil gi store køproblemer, trafikale utfordringer og trafiksikkerhetsutfordringer, og krever store investeringer, fordi innfartsårene ikke er tilrettelagt for dette. Samfunnsøkonomisk er dette et svært tvilsomt prosjekt. Kilometerbaserte bompenger bør heller ikke vurderes uten ytterligere kunnskapsgrunnlag.
- Åpenbare feil eller unøyaktigheter må rettes opp

- Ren synsing eller kommentarer/vrderinger bør skilles fra faktadelen og beskrivelsesdelen i byutredningen.
- Den samfunnsøkonomiske analysen har liten verdi fordi forutsetningen om at bompenger ikke skal brukes på tiltak ikke er realistisk. Uten den forutsetningen er alle alternativer svært ulønnsomme.
- Logistikkopplegg som innebærer flere omlastninger er ikke hensiktsmessig.

Del 1: «Dagens situasjon og utfordringer»

Kapittelet gir en relativt presis oppsummering av nåsituasjonen. Imidlertid er der store mangler når det kommer til beskrivelsen av hvordan måloppnåelsen er.

- Trafikkutviklingen er ikke beskrevet slik at en kan se den opp mot nullvekstmålet
- Utslippseffektene er feks i fig 27 og ellers i teksten definert på nivå «Veitrafikk». Dette inkluderer både trafikk som omfattes av nullvekstmålet, og trafikk som ikke er omfattet av det. Denne beskrivelsen legger til rette for misforståelser og feilrepresentasjon av effekten av nullvekstmåler.
- Ut fra andre tekst og tabeller kan en se at med Euri VI på tungbil på 94%, og en nullutslippsandel på 53% (stigende) på personbil med en historisk lav dieselandel, vil effekten på NOx og No2 av å oppnå nullvekstmålet være tilnærmet null.
- Tilsvarende – om en faktisk skiller ut personbil i veitrafikken, basert på gjennomsnittstall, vil en også se at dersom trenden fortsetter, vil selve overgangen til nullutslippskjøretøy ha større effekt på NOx og Co2 utslipp enn nullvekstmålet. Slik vi kan se, vil nullvekstmålet kun ha marginal effekt på Co2 utslipp – det vesentligste av effekten vil komme fra nullutslippsovergangen.
- Det opereres med to forskjellige tall for veitrafikkens andel av klimagassutslippene; s 58 «Klimagassutslepp» angir 35%, mens fig 27 angir 44%. Begge deler kan ikke være riktig. Sannsynligvis er dette tall fra to forskjellige år. Denne forskjellen er ikke bemerket i kunnskapsgrunnlaget, og den er vesentlig for vurderingen av hvor tiltak bør settes inn og hvilke tiltak som vi ha effekt. I det ene tilfellet vil tungtransport være helt dominerende for utslippene. Så vidt vi kjenner grunnlaget er det tallet på 35% som er det siste oppdaterte, og bør være kunnskapsgrunnlaget, ikke et tall som er foreldet.

- Det ville vært nyttig å bruke data fra trafikktellingene som viser at trafikken inn til tradisjonelle Bergen sentrum (Gamle nygårdsbro-Skuteviken/Sandviken-Nordnes-Dokken), har gått ned de siste 15-20 årene/i perioden der nullvekstmålet har vært gjeldende.

En vesentlig mangel ved denne beskrivelsen av nåtilstanden er en vurdering av effekten av tiltakene som begrenser biltrafikk og tilgjengelighet til Bergen sentrum, spesielt for handel og aktivitet. (se bla: Bergen sentrum AS: Sentrumsregnskap (2021):

https://issuu.com/bergensentrum/docs/sentrumsregnskap_for_2020-pr_211221-siste_hires?fr=sODFhNTQ3NTMyNjA)

Bilister og bilpassasjerer har en høyere handelsomsetning per reise enn andre når formålet med reisen er handel. Firskjellen er ca 22% jfr. Sentrumsundersøkelsen. Forskjellen er målt betydelig større i feks Trondheim med tilsvarende metodikk.

Undersøkelse fra samme kilde antyder at en svært liten del av befolkningen som ikke bor i sentrum foretrekker å handle i sentrum (1-2% med unntak av Bergen Vest med 6%). Den regionale funksjonen Bergen sentrum har for handel ivaretas i hovedsak av at rundt 1/3 av befolkningen i byvekstområdet foretrekker en kombinasjon av sentrum og andre handelsområder.

Fra 2008 til 2019 (før pandemien) har antallet butikker i Bergen sentrum sunket med 142 eller 23%. Antall ansatte i varehandel har sunket med 435 i samme periode eller 11%. Antall ansatte innen servering har i samme periode økt med 938. Dette beskriver en overgang fra detaljhandel til servering.

Der er ikke gjort en kvalitetssikret studie av bakgrunnen for denne utviklingen. Trenden i handel ser ut til å harmonere med trenden i andre bysentrum (jfr.: Vista Analyse: Omsetningsutvikling varehandel og tjenesteyting oppdatert mai 2020 (2018/2022: https://www.regjeringen.no/contentassets/b6e5521218e8498d8f06a5f3fa19a2e6/vistaanalyse_rapp2020_15_omsetningsutvikling_varehandelmm.pdf)

Noen peker på netthandel som bakgrunn for dette, og virkningen er der, men selv med denne effekten har omsetningen i varehandel utenfor sentrum i kjøpesentrene økt.

Økningen i omsetning og arbeidsplasser i servering kan delvis ha en sammenheng med økning i turisme, bla. cruise.

Det er likevel tydelig fra tallene fra Bergen og andre byer med byvekstavtaler, at de relativt omfattende investeringene i kollektivsystemer og begrensning i bilbruk (bla parkering) ikke har gitt en tilstrekkelig økning i attraktivitet for bysentrumene til at det har ført til et positivt trendbrudd i sentrumshandel. Sentrumshandelens andel av omsetningen går utvetydig ned.

(Bakgrunn for bruk av tall frem til 2019 er at pandemien gir dårlige sammenlikningstall etter dette).

Avslutningsvis leveres en påstand uten henvisning. Denne uttalelsen er ikke det vi vil kalle kunnskapsgrunnlag, men heller ren synsing:

«Ein hovudutfordring er at nokon av dei tiltaka som gjer nullvekst mogleg, som til dømes meir fortetta arealbruk og utbygging av store infrastrukturprosjekt som bybanesystemet og store gang- og sykkelveggar tek lang tid. Dersom det tek svært lang tid å realisera tiltaka som faktisk bidreg til nullvekst, kan det vera at tiltaka kjem for seint til å møta den faktiske befolknings- og trafikkveksten. Då vert det vanskeleg å dokumentera måloppnåing innanfor avtaleperioden. Tillit til avtalen kan verte svekka, både blant innbyggjarar og politikarane, viss effektane lèt venta på seg. I mellomtida kan biltrafikken auke, og arealutviklinga med bilavhengnad halda fram. For å lykkast med nullvekstmålet, må det ikkje berre vera semje om kva tiltak som verkar, det må òg vere evne og vilje til å gjennomføra dei raskt nok.»

Denne tolkningen bygger så langt vi kan se ikke på noen form for referanse eller kunnskapsgrunnlag annen enn forfatterens egne synspunkt. Det er slett ikke sen realisering som har ført til dokumenterbare reaksjoner og manglende tillit til avtalen. Det er heller selve gjennomføringen og planleggingen som fører til reaksjoner, tydeligst gjennom bompengeopprøret i 2019, diskusjonen rundt videreføring av bybanen til Åsane, og planene om å bruke nær en halv milliard på sykkelstamveg mot sør. Kommentaren er i kapittelet om nåsituasjonen og fremstår som et partsinnlegg i det som skal være et kunnskapsgrunnlag.

Del 2: «Behovsanalyse knytt til nullvekstmålet»

Kapttelet beskriver kravene stilt opp i nasjonalt og lokalt planverk. Den beskriver også korrekt at behovet for mobilitetstilbud og økt kollektivtilbud på grunn av befolkningsvekst. I tillegg også den økonomiske knipen dette setter fylkeskommunen i.

Men i et kapittel om behov, ville det vært naturlig at en også beskrev hva effekten av nullvekstmålet og tiltak som arealfortetting faktisk har for målene om redusert klimautslipp, luftforurensning og kø. Når det gjelder utslipp og luftforurensing tyder dataene fra kapittel 1 på at det ikke har effekt, rett og slett fordi så stor andel av personbiltransporten er nullutslipp. Det er heller ikke gitt at en konsentrasjon av næring og bolig i ett geografisk område i en omegnskommune vil føre til mindre køproblemer. Gitt tilstanden på vegnettet, kan det like godt føre til økt kø, spesielt i områdene rundt kommunesentrene.

Under «Behov for samordning» skriver en følgende:

«og det vert arbeidd med å få på plass KPA som er meir i tråd med grunnprinsippa om fortetting i regionale vekstsonar i nabokommunane.»

Vi er usikre på hvem det er som arbeider med dette, og om det er en riktig beskrivelse av de prosessene som er i gang i kommunene. Det bør understrekes her at ikke hele kommunene i omegnskommunene er omfattet av nullvekstmålet. Her savnes også en beskrivelse av revideringen av KPA i Bergen kommune.

Avsluttende setning etterlater oss med et spørsmålstegn:

Ein reforhandla byvekstavtale bør stille krav til at kommunane har ein KPA som støtter opp under ein arealpolitikk som bidreg til nullvekst.»

Det er vanskelig å se hva dette egentlig betyr. Der foreligger ikke noen studier av hva som vil være optimal kommuneplan i de angjeldende kommunene, eller modelleringer av trafikkvirkningen av forskjellige plantiltak lokalt ut over 3 nokså brede alternativer.

I kunnskapsgrunnlaget kap 6 er der modellert hva tre tiltaksbaner kan ha å si for kjøretøykilometer. Disse tre er:

1. mindre fortetting i Bergen
2. mer fortetting i nabokommunene (dagens KPA i kommunene i hovedsak)
3. ytterligere fortetting (regional vekstzone) i nabokommunene.

Vi oppfatter det ikke slik at alternativ 1 egentlig er et aktuelt alternativ, ettersom kommuneplanprosessen i Bergen ikke vil endre på fargene/soneinndelingen i KPA. Forskjellene mellom de to andre er etter måten svært små – 0,1 prosentpoeng i 2036 og 0,5 prosentpoeng i 2050. Begge deler må sies å ligge innenfor en normal usikkerhetsmargin (usikkerhet rundt anslaget i 2050 er selvsagt større).

Det er derfor ikke grunnlag for å slå fast at det er vesentlig effekt av en strammere arealbruk enn det som allerede er lagt opp til innenfor nullvekstområdet.

Her vil vi også understreke at nullvekstmålet ikke er det eneste målet i kommunens planlegging. Miljøhensyn og hensynet til opprettholdelse av lokal sosial infrastruktur som skoler og barnehager kan være vel så viktig og førende for kommunens planlegging.

Del 3: «Mål og rammevilkår knytt til nullvekstmålet»

Kapittelet er en ren faktabeskrivelse. Vi vil likevel bemerke at det er en feilkilde i trafikkteillingene der næringstransport med personbil og gjennomgangstrafikk ikke kan måles nøyaktig. Det antas at denne feilkilden er relativt sett liten.

Del 4: «Metode og tilnærming»

Kapittelet er en ren metodebeskrivelse. Utredning burde vært supplert med en konsekvensanalyse for sentrumshandel og aktivitet jfr over. Vi vil peke på at her sitter det betydelig kompetanse og erfaring hos næringsdrivende og næringsforening(er) som kan bidra til slik kunnskap.

Del 5: «Trafikkutvikling i referansealternativa (0 og 0+)»

Kapittelet er en beskrivelse av forutsetninger i modellen.

Under «drive i trafikkveksten» vil vi påpeke at det ikke er en fullt ut holdbar forutsetning å si at elbiler vil ha vesentlig lavere kjøretøykostnader enn andre biler relativt til inntekt i 2036 og 2050. Dette er en forutsetning med høy grad av usikkerhet.

Dagens politikk peker mot en utfasing av elbilfordeler. Utviklingen i kapasitet i strømnnett og tilbud av elektrisk kraft peker i retning av en økt energikostnad. Uansett er usikkerheten i kostnadsbildet i 2036 og 2050 så stor at denne forutsetningen burde vært tatt ut. Dermed vil modellen komme ut med et lavere trafikkfall.

Det er også grunn til å understreke at her legges inn en skjønnsmessig faktor («Andre faktorer») som utgjør 1/8 av økningen i trafikkarbeidet i 2036 og mellom 1/5 og 1/6 i 2050. Disse skjønnsmessige faktorene er ikke gitt at faktisk har denne virkningen.

Vi vil bemerke en unøyaktighet i teksten under «5. andre verknader».

Andre faktorer som vi ikke klarer å identifisere gjennom transportmodellen er økonomisk vekst (som bidreg til å auke etterspurnad av transport), annen samvariasjon og andre endringer. Samla gir desse faktorane 1,0 prosent vekst i 2036 og 3,2 prosent i 2050. **Ei oversikt over effektane kvar av variablane har i prosentpoeng (pp) og samla vekst i prosent er vist i tabell 5. (vår utheving)**

Av sammenhengen her kan det virke som om disse andre faktorene er forklart i tabell 5. Det er de ikke. Tabell 5 er en oppsummering av konklusjonene fra punktene 1-5 over. Dette bør korrigeres.

Del 6: «Moglege verkemiddel for å nå nullvekstmålet»

Kapittelet blander til dels kommentar/meningsytring uten referanse/henvisning og kunnskapsgrunnlag med referanser.

Et eksempel er dette avsnittet: (6.1.1 Areal)

«Samtidig er det ønskeleg at arealutviklinga fremjar gode bumiljø, bykvalitet, sosial berekraft og ei rekkje andre omsyn. Om ein lukkast med dette, vil avhenge både av

kor tett arealbruk det vert lagt opp til og kor vellukka ulike funksjonar vert utforma.

Det er inga motsetting mellom tett arealbruk og denne typen omsyn. Nokre av dei mest attraktive områda i regionen er også blant dei «tettaste» (vår utheving)

Det er å ta vel sterkt i å skrive at der er «inga motsetting». Slike motsetninger kan de i høyeste grad være. Uten å gå nærmere inn i problemstillingene vil vi peke på føøgende:

Vi vil hevde at dette er å snu ting på hodet noe. Noen av de mest attraktive områdene er blitt tett bebygd fordi de er attraktive og tomteprisen er høy, de er ikke nødvendigvis attraktive fordi de er tettbygd. Samtidig er det liten tvil om at tomtepris i svært attraktive områder, og områder der tomteprisen øker på grunn av lite tilgjengelig regulert/avsatt areal virker ekskluderende på store deler av befolkningen, familier i etableringsfasen og førstegangskjøpere. (Se bla:

<https://www.sparebank1.no/nb/bank/privat/sparing/markedsnytt/artikler/slik-har-boligprisene-lopt-fra-lonnen.html#:~:text=Boligprisene%20har%20rast%20fra%20I%C3%B8nnen&text=Det%20tils%20varer%20omtrent%207%20ganger,regnet%20tilsvarte%20tre%20ganger%20gjennomsnittsl%C3%B8nnen>.

<https://www.dn.no/kommentar/bolig/boligmarkedet/ulikhet/bolig-er-en-ulikhetsmaskin/2-1-1811999>)

I kunnskapsgrunnlaget kap 6.1.1. er der modellert hva tre tiltaksbaner kan ha å si for kjøretøykilometer. Disse tre er:

1. mindre fortetting i Bergen
2. mer fortetting i nabokommunene (dagens KPA i kommunene i hovedsak)
3. ytterligere fortetting (regional vekstsone) i nabokommunene.

Vi oppfatter det ikke slik at alternativ 1 egentlig er et aktuelt alternativ, ettersom kommuneplanprosessen i Bergen ikke vil endre på fargene/soneinndelingen i KPA.

Forskjellene mellom de to andre er etter måten svært små – 0,1 prosentpoeng i 2036 og 0,5 prosentpoeng i 2050. Begge deler må sies å ligge innenfor en normal usikkerhetsmargin (usikkerhet rundt anslaget i 2050 er selvsagt større).

Det er derfor ikke grunnlag for å slå fast at det er vesentlig effekt av en strammere arealbruk enn det som allerede er lagt opp til innenfor nullvekstområdet.

Her vil vi også understreke at nullvekstmålet ikke er det eneste målet i kommunens planlegging. Miljøhensyn og hensynet til opprettholdelse av lokal sosial infrastruktur som skoler og barnehager kan være vel så viktig og førende for kommunens planlegging jfr over.

Vi har ikke grunnlag for å kommentere ytterligere på modellene og forutsetningene i 6.1.2-6.1.3 og 6.1.5-6.1.6 ut over å si at med en modellberegning 24 år frem i tid, bør en være tydeligere med å kommunisere usikkerheten i modellen.

Når det gjelder 6.1.4 – Bompengar om meir treffsikre bompengar, vil vi understreke noen viktige punkt.

Det er ikke hensiktsmessig å se bompenger som et rent trafikkreduserende tiltak. Bompenger må motsvares av at pengene brukes til tiltak som kommer trafikantene til gode. Det er derfor også relevant hva slags kostnader en legger opp til i innkrevingen. Her antydes betydelig flere bomstasjoner og en kilometerbasert innkreving. Sammen med den trafikkavvisende effekten vil vi bemerke at dette vil kunne ytterligere erodere inntektsgrunnlaget til bompengesystemet.

Kilometerbaserte bompenger er det ikke spesifisert effekten av i beskrivelsen i 6.1.4, den fremgår bare som en del av tiltakspakke 1. Dette er en dramatisk omlegging av systemet, og det vil kunne ha uforutsette effekter på hvilke områder trafikkavvisningen er sterkest. Grensekostnaden ved å feks kjøre inn i Bergen sentrum vil i mange tilfeller bli lavere enn i dag dersom en utelukkende bruker dette. Det foreligger ikke noe kunnskapsgrunnlag for effekten på lokale trafikkstrømmer. Vi vil advare mot å legge dette til grunn uten nærmere vurderinger.

Oppsummert er forskjellene i virkemiddelpakkene så små, spesielt i 2036 at det ikke er grunn til å vurdere pakkene 2,3 og 4 med sine tildels svært inngripende tiltak.

Del 7: «Verkemiddelpakkar for å nå nullvekstmålet»

Hovedinnholdet i dette kapitlet er fire verkemiddelpakker. Innledningsvis vil vi si at det er viktig å se disse pakkene i sammenheng med kapittel 6 der enkeltvirkningene vises.

Generelt vil vi vise til at der egentlig er svært små forskjeller i effekten av de forskjellige pakkene. I den oppsummerende fremstillingen i «Samandrag» virker endringene større, fordi det ikke er vist størrelsen på faktisk transportarbeid for de enkelte transportbærerne. Dette er bedre fremstilt i kap 8. Det er først i 2050 at der er forskjeller av vesentlig art. Med så lang tidshorisont som til 2050 vil vi hevde det er for stor usikkerhet i modellenes forutsetninger. Vi vil derfor legge til grunn beregningene for 2036 i våre hovedkommentarer.

Vu forutsetter at takstnivåene forholder seg til reelle og ikke nominelle priser, siden der allerede ligger en mulighet for kpi-justering på bompenger og prisingen av parkering justeres årlig med henblikk på kpi..

7.2 Verkemiddelpakke 1, «hovudvekt på kollektiv, gang- og sykkeltiltak»

- Sykkel og gange – ingen kommentar
- Kollektiv: Kollektivprioritering på alle innfartsårer er svært utfordrende å gjennomføre i stor grad, vil gi store køproblemer, trafikale utfordringer og trafikksikkerhetsutfordringer, og krever store investeringer, fordi innfartsårene ikke er tilrettelagt for dette. Samfunnsøkonomisk er dette et svært tvilsomt prosjekt.
- Kilometerbaserte bompenger bør heller ikke vurderes uten ytterligere kunnskapsgrunnlag. Det er ikke mulig å vurdere effekten av kilometerbasert bompengeinnkreving i dette alternativet, siden den ikke er spesifisert i kap 6.
- En slik avgift ville også føre til at de som har dårligst tilgang til kollektivtilbud ville betale mest (lange reiser fra utkantene av avtaleområdet)
- Denne pakken ser ut til å ha størst positiv effekt samlet sett i 2036. Det ser ut som dette i hovedsak skyldes økt kollektivtilbud.

7.3 Virkemiddlepakke 2: «Hovudvekt på bilregulerende tiltak»

- Pakken inneholder en dobling av gjennomsnittstaksten i bompengeringen. Dette er for oss ikke et akseptabelt tiltak og vil ha store negative konsekvenser.
- Vesentlig økning av parkeringsavgiftene vil ha negativ effekt på handel og aktivitet i Bergen sentrum jfr over. Dette er også et tiltak vi tar avstand fra.
- Det innføres her også parkeringsavgift i nye områder.
- I pkt 7.3.2 som gjelder pakke 2 omtales parkeringstiltakene i pakke 3. Dette er uryddig og kan føre til forvirring rundt innholdet i enkeltpakkene.

7.4. Virkemiddelpakke 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2 – viser til kommentarene over

7.5 Virkemiddelpakke 4: Auka konsentrasjon av busette og tilsette i kompinasjon med virkemiddelpakke 3

- Viser til kommentarer over
- Den dramatiske fortettingen og begrensningen av kommunenes handlingsrom på arealfeltet som ligger her er i strid med vedtatte kommuneplaner, (samfunnsdeler og arealdeler) og gir ikke proporsjonale virkninger målt mot hvor inngripende pakken er.
- Forskjellen
-

Del 8: «Transportanalyse»

Viser her til kommentarer over.

Del 9: «Samfunnsøkonomisk analyse»

Denne analysen bør egentlig ikke legges til grunn i det videre arbeidet.

1. Konklusjonen i analysen bygger på en forutsetning om at bompenger er en netto inntekt for det offentlige og ikke skal brukes til spesifikke tiltak.

Denne metodikken medfører at den samfunnsøkonomiske analysen blir svært positiv for virkemiddelpakkene i forhold til realiteten, jfr pkt 9.1.3:

«Her er det likevel slik at det offentlige får inn ein stor sum frå bompengar, utan at det er ei stor investering. Då vert det ei netto inntekt hos det offentlege. (...)

I praksis vil det vera slik at bompengar må brukast i transportsektoren der pengane er kravd inn. Gitt at nullvekstmålet skal gjelda vil det vera aktuelt å nytta bompengane til forbetringar i transportnettet som bidreg til redusert biltrafikk. **Men dette er ikkje ein del av den samfunnsøkonomiske analysen.» (vår utheving)**

Velger en å ikke ta denne forutsetningen vil den samfunnsøkonomiske beregningen være svært negativ for alle alternativene, og ikke positiv i noen av pakkene slik det nå fremstår.

2. Vi understreker også at trafikanntnyten er svært negativ i alle alternativene. Gevinstene når det gjelder køkostnader oppveier ikke tapet i trafikanntytte.
3. I tillegg ser det ut for oss som man vesentlig undervurderer investeringskostnadene ved de forskjellige alternativene. Imidlertid er dette vanskelig å vurdere siden det ikke foreligger en nøyaktig oversikt.
4. I virkemiddelpakke 1 er det lagt inn en forutsetning om store overføringer til kollektivoperatørene som ikke ser ut til å fremkomme som en utgift hos noen. Dette kan bero på detaljer i det offentlige-kategorien som ikke er forklart på noen dekkende måte i kunnskapsgrunnlaget, der det henvises til et ikke spesifisert vedlegg.

Del 10: «Supplerende analyser»

Det er grunn til å merke seg at det er grunnkretsene med høyest andel barnefamilier som kommer absolutt dårligst ut på samlet trafikanntytte. Med andre ord er det familier med

behov for henting og levering i barnehage, sfo, skole og fritidstilbud for barn som får størst belastning i de enkelte virkemiddelpakkene.

Del 11: «Nullvekstmålet kan verte nådd på ulike måtar»

Beskrivelsen her er ikke presis.

1. Det påstås at reduksjonen i bilturer gir:

- a. Reduserte køer
- b. Reduserte reisetider
- c. Reduserte utslipp
- d. Bedre folkehelse
- e. Bedre bymiljø

Reduserte køer og reduserte reisetider oppveies ikke av andres økte reisetider og økte kostnader, jfr beregningen av trafikantnytte. Nettoen er altså negativ

Utslippene reduseres ikke i vesentlig grad, fordi på beregningstidspunktet vil bilparken i hovedsak være nullutslippskjøretøy.

Det er svært marginale virkninger på folkehelse.

Bedre bymiljø er ikke dokumentert.

2. Det påstås at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å oppnå nullvekstmålet

Som vist over baserer denne konklusjonen seg på sviktende forutsetninger.

Avsluttende kommentarer (se også oppsummering i innledning)

Kunnskapsgrunnlaget knyttet til innfartsparkering kunne vært bedre. Vi antar at innfartsparkering kan ha betydelig virkning på å redusere personbiltrafikken dersom den plasseres strategisk og riktig i forhold til folks transportbehov.

Vi har påpekt at på grunn av nullutslippskjøretøy vil ikke klimautslipp og NOx-utslipp lenger kunne reduseres i særlig grad gjennom dette målet. Kunnskapsgrunnlaget gir ikke svar på kildene og evt. tiltak og effekt knyttet til å redusere veistøv.

Forutsetningene når det gjelder bompenger i fremtiden synes noe urealistisk, og det er derfor vi forholder oss i hovedsak til 2036-prognosene. Erfaring tilsier at bompenger og nye prosjekter vil komme også frem mot 2050, og dermed vil ikke nødvendigvis forutsetningene om bortfall av bompenger være treffende.

Kunnskapsgrunnlaget burde i større grad problematisert sårbarheten i infrastrukturen i og rundt Bergen.

Når det gjelder godstransport vil vi påpeke viktigheten av en logistikkplan for Bergen og fremkommelighet for godstransport. Basert på tilbakemeldinger fra næringen tror vi ikke distribusjonsopplegg som innebærer ytterligere omlastninger av gods er kostnadseffektive, tidseffektive eller hensiktsmessig for Bergen.

Vi vil også påpeke at hvordan prisingen av kollektivreiser er kan påvirke reisevalg betydelig. Feks vil prisingen av pendlerrutene med båt til Askøy og Nordhordland som buss være helt avgjørende for bruken. Det samme gjelder feks gyldighetstiden av en enkeltbillett. Dette påvirker ikke gjennomsnittsprisen av kollektivbilletter/enkeltilletter, men det har avgjørende betydning for reisemønster.