



Bergen Næringsråd

Bergen kommune
Lisbeth Iversen – Byråd for klima, miljø, byggesak og byutvikling
Postboks 7700
5020 Bergen

Bergen, 22. juni 2009
HMM/RBY/24195

Høringsuttalelse til programmet for kommuneplanens arealdel 2010-2021

Innledning og generelle kommentarer

Programutkastet til rullering av kommuneplanens arealdel 2010-2021 tar opp mange gode og relevante problemstillinger.

Det er ikke lenge siden forrige rullering av KPA 2006-2017. Selv om det nå er nedgangstider vil det i årene fremover være hard konkurranse om lokalisering av bedrifter. Vi minner i den forbindelse om vårt høringsbrev til planprogrammet 29.12.2005:

"Bedrifter som vurderer lokalisering på et nytt sted, vil vurdere ulike lokaliseringalternativer. Det er konkurranse om å tiltrekke seg næringsvirksomhet mellom kommuner innen samme region, fylke og landsdel. Denne konkurransen vil øke i årene som kommer.

Bergens lokaliseringsattraktivitet avhenger av at

- *det hele tiden foreligger tilstrekkelig ferdig tilrettelagt næringsareal for ulike typer næringsvirksomhet og formål*
- *det foreligger god infrastruktur / logistikk til næringsarealene*

Strategisk kan Bergen synliggjøre og markedsføre sin lokaliseringsattraktivitet knyttet til ledende bedrifts- og kunnskapsmiljøer, men samtidig er det viktig at arealer ikke bindes til for spesifikke formål.

Vi merker oss og er glade for at byrådet vil være en aktiv pådriver for å legge til rette for nok næringsarealer, også i samarbeid med nabokommunene. Videre at:

"Ved denne rulleringen vil behovet for næringsarealer og viktige prinsipper for lokalisering av næringsarealer, stå sentralt. Byråden vil i denne sammenheng understreke viktigheten av at byen har nok tilgang til forskjellige typer næringsarealer som grunnlag for vekst og verdiskapning i regionen."

Vi støtter byrådets anbefaling i saken om at hovedstrategiene i kommuneplanens arealdel 2006-2017, vedtatt i bystyret den 25. juni 2007, i hovedsak må ligge fast ved denne rulleringen. Vi slutter oss derfor til en langsiktig arealpolitikk med redusert byspredning, økt foretting og bedre kollektivløsninger. Til det siste punktet ønsker vi å tilføye bedre, moderne og fremtidsrettede infrastrukturelle løsninger.

Det er foreløpig ikke invitert, oss bekjent, til noen referansegruppe i denne omgang. Vi er av den oppfatning at den referansegruppe som Bergen Næringsråd deltok i ved forrige rullering, fungerte godt og ga verdifulle innspill. Vi ber om at byråden vurderer tilsvarende opplegg også denne gang.

Vi registrerer at byrådet har lagt stor vekt på merknaden som kom inn i forbindelse med behandlingen i bystyret den 25. juni 2007, og at den raske rulleringen av arealdelen bl.a. er et resultat av dette:

"Vi ber om at KPA rulleres minst hvert 4. år, at det gis status hver 2. år og at det gis status for næringsareal og boligareal hvert år."

Vi merkes oss at det er i alt ti innsigelser fra KPA 2006-2017 som det fortsatt ikke er funnet løsning på. Det arbeides etter hva vi forstår med fire innsigelser lokalt, mens seks innsigelser er sendt Miljøverndepartementet for avgjørelse. Næringsarealer er ikke det som prioriteres av staten ved fylkesmannsembetet. Vi tror derfor det denne gangen er helt nødvendig med samhandling, ikke minst med fylkeskommunen etter endringene i planloven, slik at de politiske miljøene står samlet om prioriteringene. Det er videre helt avgjørende at man tidlig nok i prosessen kommer i god dialog med fylkesmannsembetet, slik at man i større grad kan avklare konflikter på et tidligere stadium.

Totalbehovet for næringsarealer

I forbindelse med planprogrammet for KPA 2006-2017, påpekte vi at det var med stor bekymring at vi registrerte at Bergen Tomteselskaps arealreserve var svært begrenset. Vi ba derfor om at man i programarbeidet tok sikte på å:

- gjennomføre en kartlegging av eksisterende bedrifters omlokiseringsbehov og lokaliseringpreferanser
- gjennomføre en kartlegging av relevante næringsarealer i privat sektor.

Dette gjøres nå under denne rulleringen, noe som er svært bra. Vi har fått en første gjennomgang av den regionale næringsarealanalysen. Av det vi særlig merker oss er at i tillegg til de mer forutsigbare lokaliseringpreferanser som langsiktig avtale, parkering og kostnader, legger også bedriftene stor vekt på områdets omdømme, nærhet til hovedveg, fleksibilitet og nærhet til arbeidskraft. Analysen er ikke slutført ennå så vi vil komme tilbake til det nærmere innholdet underveis i prosessen.

Vi forstår det slik at tomteselskapet fortsatt har lite arealer tilgjengelig, men at de også har "funnet frem" en del arealer som vil være egnet til næringsformål. Den høyst foreløpige oversikten fra den regionale næringsarealanalysen, viser uansett at egnede næringsarealer er en knapphetsfaktor, noe som betyr at eksisterende arealer må utnyttes bedre.

Vi minner for øvrig om Bystyrets behandling av ny Strategisk Næringsplan for bergensregionen. I Bergen bystyres tverrpolitiske vedtak pkt. 4 står følgende:

"Bystyret vil påpeke at en kritisk faktor er at det til enhver tid er nok næringsarealer. Bystyret ber om at byrådet legger frem en egen sak om hvordan en skal kunne organisere en fremtidig samhandling og øke næringsarealene i regionen."

Det påpekes fra vår side at arealene til næringsformål bør være relativt store og sammenhengende, for å romme grupperinger av virksomheter i næringsmiljøer. Næringsmiljøene vil også ha forskjellig karakter og derved være egnet for forskjellige virksomhetstyper. Dette innebærer at det planmessig bør være god overkapasitet for at det til enhver tid er forskjellige typer arealer tilgjengelige for raske etableringer.

Infrastruktur – viktige forutsetninger og behov for veivalg

En fungerende infrastruktur og god logistikk (alle transportformer) er avgjørende forutsetninger for næringsarealenes attraktivitet. Flyplass og terminalområder, som knutepunkt i infrastruktur, gir et godt grunnlag for å utvikle attraktive næringsarealer. Det samme gjelder langs hovedtransportkorridorene, ikke minst langs Bybanetraseene.

Videre påpeker vi at tilrettelegging for attraktive boligområder, barnehager med mer i nærheten av næringsområder, vil føre til kortere arbeidsreiser mellom arbeid og hjem for flere. Dette vil også medføre mer bruk av sykkel og gåing, slik at biltrafikken bydelene i mellom vil bli mindre.

Bybanen og Bybanetraseene

Utviklingen av Bybanen, med korridorer, holdeplasser og senterområder er denne regionens desidert største byutviklingsprosjekt. Det er ikke minst langs de korridorene som her oppstår at byen må urbaniseres. Her må det gjøres modige urbaniserende valg for å få en fremtidsrettet by. For å referere til Erling Dokk-Holm under vår Manifestasjon 23.4.2009: *"Bergen må tørre å bli en by."*

Det bør ikke være tvil om at Bybanen, når den nå bygges ut, vil bli viktig for byen. Dette er sterkt et sterkt ønske fra bedriftene på Kokstad/Sandsli og fra Avinor. Bergen Næringsråd har over tid hatt et samarbeidsprosjekt med noen av de største bedriftene i dette området vedrørende forbedring av infrastrukturen. Målet for prosjektet har vært å identifisere og fremme de nødvendige tiltak for fortsatt vekst og utvikling. Bybanen til Kokstad og videre til Flesland er et tiltak som er meget høyt prioritert.

I første omgang må Bybanen så snart som mulig bygges videre til Flesland. I neste omgang til Åsane og andre deler av bergensregionen. I vår siste undersøkelse er 83% av våre medlemmer positive til Bybanen, og det er stort flertall for videre utbygging. Bergen må her stå på med totalplanleggingen, dvs. sørge for nok plankapasitet, og sammen fylkeskommunen og sentrale påvirkningsaktører intensivere påvirkningen mot sentrale politikere, slik at staten tar en lang og større andel av finansieringen.

Klare veivalg for fremtidig godsterminal (-er)

Vi minner her om vår uttalelse i planprogrammet for KPA 2006-2017:

"Innen så vel jernbane, veg- og sjøtransport trenger Bergen nye terminalområder. Bergen Lufthavn har et stort potensial innen persontrafikk og kanskje også gods. Utbyggingen av Bergen Lufthavn, Flesland, må fortsette, inklusive en mer effektiv tilbringertjeneste. Godshåndteringen skjer i dag på Nygårdstangen og Dokken. I perioden må Nygårdstangen fristilles, og en ny, langsiktig jernbane/veitrafikk terminal etableres. Presset på de sentrale kaiområdene i Bergen på Dokken og Skoltegrunnskaia vil øke, både på godshåndtering og person- og cruisetrafikk. For cruisetrafikken er den sentrale havnen i Bergen viktig. For godstrafikken må nye løsninger med større arealer etableres. Det må skje i et regionalt samarbeid, hvor kaiarealene i omegnskommunene trekkes inn i planarbeidet."

Fremtidsrettet bruk av sentrale byområder medfører at godsterminalen må bort fra Nygårdstangen og ut av sentrum. Å få dette gjennomført må være et av hovedmålene med ny KPA. Vi merker oss i planprogrammet at bruken av Arnadalen skal utredes i denne forbindelse. Et slikt utredningsarbeid bør samordnes med fylket sitt planarbeid for ny godshavn i bergensregionen. Vi påpeker at det ligger mulighet for intermodal godsterminal dersom Flesland blir det endelige valget i utredningen.

Regionpakke Bergen 2014 og Arnatunnel

Regionpakke Bergen 2014 skrider frem, hvor det nå foretas en KVVU. Det som kommer ut av Regionpakke Bergen vil ha stor betydning også for arealdisponeringen i denne regionen.

Veitunnel til Arna ligger ikke inne i NTP og heller ikke i Regionpakke Bergen. Det er et samlet ønske fra næringslivet i regionen, ved Næringsalliansen, om en Arnatunnel. Det ventes initiativ fra Byrådet om å få etablert et pådriverselskap for Arnatunnelen. Fremdriften i en eventuell Arnatunnel vil påvirke arealdisponeringen.

Kollektivsystemene

Bergen Næringsråd har en rekke ganger sterkt fremhevet at Bergen har behov for et forbedret kollektivsystem som har rask og effektiv fremkommelighet, også for transportkorridorene utenfor Bybanen. Kollektivansvaret er siden forrige rullering flyttet over til Hordaland Fylkeskommune. Vi påpeker likevel at det samlede kollektivsystemet må være sammenhengende, og sikre effektiv transport mellom sentrum og forstedene, samt i et ringveisystem der det er behov for det. Det må etableres parkeringsplasser med god kapasitet i tilknytning til kollektivsystemet, og betalingsordninger hvor parkering og pris på kollektivreisen er satt i system, (park & ride).

I siste Bergen Næringsråds siste medlemsundersøkelse om transport er det 83 % som er villig til å betale bompenger om veiene bygges raskere. I tillegg aksepterer 68,8 % at det innføres rushtidsavgift dersom man er sikret at kollektivtilbudet er attraktivt før avgiften innføres. Av disse er 9 % positiv til rushtidsavgift uansett, mens 18,7 % synes dette er OK dersom man parallelt styrker kollektivtilbudet.

Forsering av gang- og sykkelveier

Gang- og sykkelveier blir viktigere og viktigere for en moderne by. Bergen må i enda større grad prioritere et langt mer effektivt gang- og sykkelveisystem. Vi har det siste året sett en nedgang i biltrafikken inn mot sentrum. Dette skyldes ikke minst en økende bruk av sykkel. I vår siste undersøkelse er sykkelbruken til/fra jobb økt fra 3% til 6%. Det viser at det nytter når infrastrukturen tilrettelegges. Et moderne gang- og sykkelnett vil avlaste vegnettet, samt være attraktivt for mange brukergrupper innen for eks. utdanning.

Andre emner

- Vi har påpekt at byen må urbaniseres, men man må dog foreta fornuftige avveininger og vurderinger. Fortetting og urbanisering må naturlig nok balanseres mot hensynet til eksisterende gode bo- og næringsmiljøer.
- I planprogrammet ønsker man å ta mye hensyn til unge mennesker og også satser man på en storstilt boligbygging for innbyggere som faller utenfor boligmarkedet. Dette er bra, men vi må også ta inn over oss at vi er på vei inn i et samfunn hvor vi vil få flere og flere eldre. Det er derfor svært viktig, slik det for så vidt er nevnt i planutkastet, at dette vil medføre økte behov for tilrettelegging av offentlige og private ytelser. Universell utforming av butikker, transporttilbud, boliger og offentlige byrom er derfor helt sentralt.
- Klimagassutfordringene og global oppvarming er et økende problem særlig i alle tettbygde strøk. Vi som by må spørre oss selv hva kan vi gjøre som gjør at vi ligger foran andre byer. Hvilke krav kan vi være med å sette til våre egne innbyggere og oss selv? Kan vi

tørre å stille denne type krav til oss selv og våre innbyggere på forskjellige måter?

- Områdene rundt Flesland er svært viktige for byens utvikling i årene fremover. Vi våger å foreslå en mer spenstig tilnærming for dette området, for eksempel ved at det settes sammen en større arbeidsgruppe representert ved gods/jernbane/fly og andre næringsinteresser for å utrede og begynne å planlegge en fremtidig bydel som kan betjene både person- og godstransport på en hensiktsmessig måte.

Med vennlig hilsen

BERGEN NÆRINGSRÅD



Marit Warncke



Hans Martin Moxnes

Kopi til:

Bergen kommune, Byrådsavdeling for klima, miljø og byutvikling