

## Byvekstavtale mellom kommunane Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os, Hordaland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029

Gjennom ulike internasjonale avtalar har Noreg forplikta seg til reduksjon i utslepp av klimagassar. Måla om utsleppsreduksjon ligg til grunn for *nullvekstmålet*. At veksten i persontransporten i dei største byområda skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Nullvekstmålet er ikkje berre forankra i mål om utsleppsreduksjon, det er også ei naudsynt løysing på utfordringar knytt til kapasitet og framkomst i transportsystemet. Byvekstavtalen er eit verkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til meir effektiv arealbruk og meir attraktive by- og regionsenter. Den er viktig for å oppnå meir heilskapleg verkemiddelbruk på tvers av forvaltningsnivå.

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Samferdsledepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Hordaland fylkeskommune og kommunane Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os. Byvekstavtalen skal reforhandlast i etterkant av Stortinget si handsaming av ny NTP, hausten 2021.

Bompengepakken (Bypakke Bergen) er ein del av byvekstavtalen, jf. Prop. 11 S (2017-2018). Byvekstavtalen skal styrast gjennom Miljøløftet, som er namnet på partnerskapet. Vidareføring av Miljøløftet som gjennomføringsorgan for ny byvekstavtale, og avtalepartane sin representasjon i dei ulike styringsorgana, er nærare skildra i kapittel 8 om styringssystem.

Eventuell integrering av andre bompengepakkar og bompengeprojekt i avtaleområdet må verta avklåra ved neste revisjon, i 2021.

### 1. Mål

Veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gange (nullvekstmålet).

Nullvekstmålet er knytt til samla køyretøykilometer innanfor avtaleområdet. I brev datert 31.10.18 presiserer Samferdsledepartementet at dei areal som utgjer dagens kommunar Øygarden, Sund, Radøy, Meland og Fusa ikkje skal omfattast av nullvekstmålet når avtaleområdet vert utvida frå 2020. I praksis betyr dette at dagens geografiske grenser til Bergen, Lindås, Os, Fjell og Askøy utgjer området som nullvekst vert målt innanfor.

For å tilretteleggja for eit godt tenestetilbod og gunstige rammevilkår for næringslivet vert fylgjande halde utanfor nullvekstmålet; gjennomgangstrafikk (reiser som har både start- og endepunkt utanfor avtaleområdet), transport knytt til offentleg og privat tenesteyting, varetransport og godstransport.

Null- og lågutsleppsbilar brukar like mykje vegkapasitet som diesel- og bensinbilar, og bidreg til kø, ulukke, støy og svevestøv. Målet om nullvekst gjeld difor også persontransport med slike bilar.

For å nå mål om nullvekst i personbiltransporten vil det vera naudsynt å ta kraftigare grep i området med høgast transporttetterspurnad. Slik vil ein kunna oppnå stor effekt på reisemiddelfordelinga for Bergensområdet samla sett. Det er opp til partane å gjennomføra og finansiera tiltak som samla oppnår nullvekst i avtaleområdet.

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samstundes bidra til eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem, som sikrar mobilitet for innbyggjarar og næringsliv.

Bergen kommune har egne ambisjonar om at personbiltransporten, samanlikna med 2013, skal reduserast med 10% innan 2020 og 20% innan 2030.

Det er ein ambisjon at tiltak i byvekstavtalen ikkje skal føra til fleire hardt skadde og drepne i trafikken, i tråd med nullvisjonen.

Det vert også vist til nasjonalt mål om 20% sykkelandel i dei største byane.

## 2. Prosjekt og tiltak

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til måloppnåing, der målet om nullvekst i personbiltransporten er overordna.

Prioritering av tiltak i byvekstavtalen skal styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Dette inneber at tiltak skal prioriterast etter ei samla vurdering av tiltaket sitt bidrag til nullvekstmålet, samfunnsøkonomisk nytte, disponible midlar, planstatus, i tillegg til kapasitet på planlegging og gjennomføring. For å sikre at utbygging av areal og transportinfrastruktur vert samordna i tid, bør arealutvikling vere ein del av vurderingsgrunnlaget for porteføljestylinga. Eventuell kostnadsauke må handterast innanfor prosjektporteføljen

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa, fylkestinget, bystyret og kommunestyra i kommunane. Det skal sikrast ein geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet.

Som omtalt over skal prioritering i byvekstavtalen styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Det er dermed ikkje i avtalen at dei ulike tiltaka skal konkretiserast. Prioritering av konkrete prosjekt skal framleis skje etter prinsipp om porteføljestyling, der det skal utarbeidast årlege handlingsprogram med utgangspunkt i best mogleg måloppnåing.

Det er likevel viktig for partane å synleggjera forventningar knytt til ulike satsingsområde. Det er definert fire satsingsområde som inngår som ein del av byvekstavtalen. Vedlegg 2 omtaler grunngeving for desse fire satsingsområda. Behov for belønningmidlar er synleggjort særskilt, der det vert vist til høg måloppnåing innanfor kollektivreiser, personbiltrafikk og luftkvalitet.

Partane er einige om at ein skal fokusera på fylgjande satsingsområde i denne avtalen:

- ✓ **Satsingsområde gange og sykkel**
- ✓ **Satsingsområde kollektivtransport**
- ✓ **Satsingsområde innfartsparkering**
- ✓ **Satsingsområde miljøvennleg teknologi og innovasjon**

Partane har i fellesskap utarbeida eksempel på moglege tiltak innanfor kvart satsingsområde. Desse tiltaka skal prioriterast gjennom porteføljestyling, og inngår ikkje i avtaleteksten.

Tiltak i byvekstavtalen skal ha ein nøktern standard. Dei skal fylla sin hovudfunksjon og bygga opp under målsettingar i byvekstavtalen.

## 3. Finansiering

Tiltak innanfor byvekstavtalen er føresetta finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar, kommunale midlar og brukarfinansiering (bompengar). Under følgjer ei oversikt over kva finansieringskjelder som ligg til grunn og omfanget av midlar som vert lagt inn i byvekstavtalen.

### Statleg finansiering

- *Midlar til store prosjekt på riksveg innanfor avtaleområdet*

Prioritering av store riksvegprosjekt skjer gjennom Nasjonal transportplan og dei årlege statsbudsjetta. Dei lokale partane viser til NTP 2018-2029, der det mellom anna ligg inne midlar til nytt Sotrasamband, E39 Svevatjørn-Rådal, E16 Arna-Stanghelle, E39 Arna – Vågsbotn og E39 Vågsbotn-Klauvaneset, sjå vedlegg 6.

I bypakken for Bergen er det sett av 1500 mill. (2016-kr) som eit bidrag til Ringveg aust. Gjennom St. prop 11 S (2017-2018) er det vist til at: *For at delar av trafikken skal velje å køyre rundt byen, er det nødvendig å sjå bomtakstane for ringvegen og bypakka i samanheng. Med eit bidrag frå bomringen i Bergen vil bomtakstane på Ringveg aust bli lågare, og på den måten kan det sikrast at mest mogleg trafikk blir leia utanom sentrum. Storleiken på bidraget må vurderast nærare når det ligg føre meir detaljerte opplysningar.*

Lokale partar viser til vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om at strekningen Klauvaneset- Vågsbotn skal prioriterast som første delstrekning i utbygging av ringveg aust.

- **Statlege programområdemidlar til tiltak for framkomst, kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg (post 30-midlar).**
  - Det vert sett av 4 387 mill. kr, dvs. i gjennomsnitt 399 mill. (2019-kr) årleg i avtaleperioden (2019-2029) til framkomsttiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidreg til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Årleg bidrag frå staten over post 30 avhenger av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen. Midlane skal indeksregulerast.
  - Midlane skal som hovudregel gå til statleg infrastruktur. Det er noko fleksibilitet i bruk av desse midlane, og bruk utover reine riksvegtiltak må vurderast av Vegdirektoratet i kvart tilfelle. Dette gjeld både gange- og sykkeltiltak og kollektivknutepunkt. Knutepunkt som i utgangspunktet er tenkt etablert med direkte tilkomst frå riksveg, men som av areal- eller trafikktekniske årsaker vert lokalisert med tilkomst frå ein annan veg i umiddelbar nærleik til riksvegen, skal også oppfattast som eit knutepunkt langs riksveg som staten har ansvar for. Statens Vegvesen har ansvar for utbygging og drift av knutepunkt på riksveg slik som på Straume og i Knarvik. Post-30 midlar kan vidare nyttast til tilskot til utbygging av knutepunktet i Osøyro, medan staten har fastslått at Kleppestø ikkje kjem inn under kriteriene for tilskot frå denne posten
  - Programområdemidlane skal nyttast til tiltak for framkomst, kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg. Fordeling av midlar mellom kommunane er vist i kapittel 3.
  - Gjennom byvekstavtalen frå 2017 og Miljøløftet sitt handlingsprogram er det fastsett bruk av programområdemidlar for perioden 2019-2022<sup>1</sup>. Handlingsprogrammet er vedteke av styringsgruppa, bystyret og fylkestinget. Tiltaka er difor å rekna som bindingar fram til nytt handlingsprogram er vedteke. Avtalepartane føreset at igongsette prosjekt vert ferdigstilt. Vedlegg 3 gjev eit oversyn over desse bindingane, henta frå Miljøløftet sitt handlingsprogram 2019-2022.
- **Midlar til store prosjekt og programområdetiltak på jernbane**

Prioritering av jernbanetiltak skjer gjennom Nasjonal transportplan og dei årlege statsbudsjetta. I NTP 2018-2029 inngår midlar til ferdigstilling av dobbeltspor mellom Arna og Bergen, og oppstart av dobbeltspor Arna-Stanghelle. I første periode vil ein sjå måloppnåing på utvikling av Vossebanen og kvartersfrekvens mellom Arna og Bergen.
- **Statleg tilskot til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt**

Staten finansierer 50% av den samla kostnaden for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, i tråd med retningslinjene for 50/50-ordninga. Stortinget har fastsett endeleg finansieringsplan og staten sitt bidrag til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen til inntil 3443 mill. 2019-kr. Midlane skal indeksregulerast. Det vert føreset at det årlege statlege bidraget utgjer 50% av det reelle behovet for midlar til bybaneutbygginga, og at lokale midlar som eit minimum utgjer ein tilsvarande del kvart år. Lokale partar meiner Bybanen til Åsane med auka statleg finansiering, er det viktigaste prosjektet for Bergen i samband med rullering av Nasjonal

<sup>1</sup> Bystyret og Fylkestinget vil i løpet av juni 2019 handsame handlingsprogram 2020–2023.

transportplan og neste reforhandling av byvekstavtalen, men det er ikkje finansiering til byggetrinn 5 innanfor dei økonomiske rammene til NTP 2018-2029, sjå kapittel 4.

- **Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda**  
Belønningsordninga er ei incentivordning som skal bidra til betre framkome, miljø og helse i storbyområda, ved å dempa veksten i personbiltransport og auka talet på kollektivreiser.

Gjennom NTP er det vist til at midlane skal kunna nyttast til ulike framkometiltak, men at dei også i sin heilheit skal kunna nyttast til drift av kollektivtransport. Midlane skal nyttast i tråd med det overordna målet i byvekstavtalen.

Det vert sett av totalt 3 544 mill. kr i belønningsmidlar i avtaleperioden (2019-2029), i gjennomsnitt 304 mill. kr. årleg. Midlane skal indeksregulerast.

Det vert teke atterhald om årlege løyvingar over statsbudsjettet. Sjå vedlegg 1 for omtale av indeksregulering.

### **Statleg kjøp av persontransport**

Staten forpliktar seg til å oppretthalda nivået på, og hovudstrukturen i, dagens togtilbod i Bergensområdet.

### **Takstsamarbeid**

Eit integrert kollektivtilbod med godt samspel mellom tog og anna kollektivtrafikk er ein overordna ambisjon. Jernbanedirektoratet og Hordaland fylkeskommune v/Skyss har i 2019 inngått avtale om rute- takst- og billettsamarbeid. Avtalen inneber ei utviding av dagens samarbeidsavtale mellom Skyss og Vy, og gjer det enklare å reise kollektivt.

Togtrafikken i Hordaland vert lagt ut på anbod gjennom Trafikkpakke 3. Trafikkstarten er sett til desember 2020, og den nye samarbeidsavtalen vil gjelde frå same tidspunkt. Avtalen betyr at dagens tilbod med fellestakst i Bergen (Bergen–Arna–Tregereid) vert vidareført med ny togoperatør. Den nye avtalen utvidar også samarbeidet slik at dagens løysing med kombinasjonsbillett for buss og tog utgår, og vert erstatta ved at samarbeidet om fellestakst vert utvida slik at Skyss sine periodebilletter kan nyttast på heile strekninga Bergen–Voss.

Skyss og Jernbanedirektoratet vil søka å samordna og utvikla kollektivtilbodet slik at Skyss og den framtidige togoperatøren sine rutetilbod dannar eit best mogleg og samanhengande transporttilbod.

## **Anna finansiering**

### **Bompengar og lån**

Bypakke Bergen legg til grunn årlege bompengainntekter på i underkant av 900 mill. I denne avtaleperioden vil dei ulike bompengoordningane halda fram uavhengig av kvarandre.

Gjeldsbyrda i Bypakke Bergen ligg i dag på kring 5,3 mrd. Dersom det ikkje er mogleg å dekkja lokalt bidrag med løpande bompengainntekter dei første åra, er det gjennom bompengepakken og St. prop. 11 S (2017-2018) opna for å vurdere kortsiktige låneopptak utover dagens gjeldsnivå. Departementet legg til grunn at gjelda ikkje på noko tidspunkt skal overstiga 6,1 mrd. (løpande) kroner, og at den skal vera nedbetalt innan år 2037. Gjelda skal til ei kvar tid haldast på eit berekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjera ein uforholdsmessig stor del av løpande bompengainntekter. Det skal ikkje lånast til drift. Låneopptak skal ikkje nyttast som eit verkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyring av prosjektpakken. Styling av Bypakke Bergen skjer gjennom pakken si eiga styringsgruppe som er leia av vegdirektøren.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har begge fatta vedtak med siktemål å opna for bruk av bompengar til drift av kollektiv. Dette er omtala i bompengesøknaden (2017): *Det åpnes prinsipielt for å kunne bruke bompengar til programområder og drift av kollektivtransport.* Saka er ikkje vidareført i stortingsproposisjon for bompengepakken i Bergen (St. prop. 11 S (2017-2018)).

Bruk av bompengar til drift av kollektivtransport krev difor endring i stortingsproposisjon. Ei slik framtidig finansieringsløysing vil måtta vurderast gjennom revisjon av avtalen, hausten 2021.

## Fylkeskommunale midlar

Fylkeskommunale midlar er bidrag til byvekstavtalen som i all hovudsak skal nyttast til programområdetiltak (kollektiv, sykkel og gange) langs fylkesveg og kommunale vegar. Midlane kan også nyttast til andre tiltak som gjev høg måloppnåing.

I denne avtalen inngår det fylkeskommunale midlar på 265 mill. 2019-kr per år. Midlane skal indeksregulerast. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevognar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet. Midlane vil verta indeksregulert.

Det betydelege fylkeskommunale bidraget er knytt til kollektivansvaret, som er omtala i oppgåvemeldinga (Meld. St. 6 (2018-2019)). Dersom kollektivansvaret vert endra vil det fylkeskommunale bidraget måtta tilpassast ny struktur.

Hordaland fylkeskommune bidreg også med investeringsmidlar utover byvekstavtalen. Dei årlege beløpa varierer frå år til år. Samla for perioden 2019-2030 er det sett av 365 mill. til Askøypakken og 269 mill. til Nordhordlandspakken (inkl. moms). Os og Fjell har ikkje pakkar med fylkeskommunale midlar, men har fått tilskot til større investeringar langs fylkesveg (til dømes Fv 158 Grindavoll-Lepsøy, Fv 137 Hegglandsdalsvegen og Fv 209 Foldnesvegen.)

Fylkeskommunen sine tilskot til pakkane vert vidareført parallelt med ny avtale, samstundes som midlar vil kunna prioriterast til kommunar som ikkje har pakke med fylkeskommunale tilskot. Det fylkeskommunale bidraget utover byvekstavtalen er definert i det årlege investeringsprogrammet for fylkesvegnettet.

Fylkeskommunens ordinære tilskot skal svare til det fylkeskommune sitt tilskotsnivå ville ha vore utan byvekstavtale. Hordaland fylkeskommune skal bidra aktivt til å få kartlagt behova for driftsmidlar. Dette gjeld både drift av kollektivtransport på ny kollektivinfrastruktur og for å utnytte ledig kapasitet i dagens infrastruktur. Mogelege effektiviseringstiltak må vurderast. Det er ein ambisjon om å bruke norsk standard ved innkjøp av nye bussar.

Kommunane investerer årleg i samferdselsinfrastruktur, veg og trafikksikring gjennom investeringsprogram, fond og ulike prosjekt. Det vert ikkje avsett eigne kommunale midlar i byvekstavtalen, men kommunane Askøy, Lindås, Os og Fjell har alle vedtak om bompengepakkar og bompengeprojekt som enten er starta opp eller vil få oppstart i åra som kjem. Askøypakka er starta opp, Nordhordlandspakka vil starta opp i desember 2019. Bompengeprojektet Svevatjørn –Rådal vil starte innkrevjing i 2021, mens OPS-projektet Sotrasambandet vil starte innkrevjing i 2025.

## Finansiering i avtaleperioden, oppsummert

Tabellane under angir dei økonomiske rammene for byvekstavtalen, fordelt på årlege og periodevise tildelingar. Med atterhald om dei årlege løyvingane over statsbudsjettet. Årleg bidrag frå staten over post 30 avhenger av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen.

**Tabell 1:** Finansiering av byvekstavtalen, årleg gjennomsnitt og totalt i perioden (utanom Bybanen). Mill. 2019-kr.

	<b>Årleg gjennomsnitt, 2019–2029,</b>	<b>Totalt i perioden</b>
<i>Programområder Rv*</i>	<i>399</i>	<i>4 387</i>
<i>Belønningsmidlar</i>	<i>304</i>	<i>3 344</i>
<i>Fylkeskommunale midlar</i>	<i>265</i>	<i>2 915</i>
<b>Sum</b>	<b>968</b>	<b>10 646</b>

**Tabell 2: Finansiering av byvekstavtalen, periodevis (medrekna Bybanen). Mill. 2019-kr.**

	<b>2019-2023</b>	<b>2024-2029</b>	<b>2019-2029</b>
<i>50/50 – Bybanen trinn 4 <sup>1</sup></i>	<i>3 443</i>	<i>–</i>	<i>3 443</i>
<i>Programområder Rv</i>	<i>1 994</i>	<i>2 393</i>	<i>4 387</i>
<i>Belønningsmidlar</i>	<i>1 520</i>	<i>1 824</i>	<i>3 344</i>
<i>Fylkeskommunale midlar</i>	<i>1 325</i>	<i>1 590</i>	<i>2 915</i>
<b>Sum</b>	<b>8 282</b>	<b>5 807</b>	<b>14 089</b>

<sup>1</sup> Finansiering av byggetrinn 5 er ikkje ein del av denne avtalen.

Staten har gjennom forhandlingane slått fast at Askøy ikkje kan tildelast midlar til gang,- sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg (post 30-midlar), ettersom kommunen ikkje har riksveg og ikkje fell inn under definerte kriterier for slik bruk. Dei lokale partane har difor i fellesskap utforma ei eiga løysing for Askøy, basert på belønningsmidlar.

Tabell 3 viser fordeling av statlege midlar for heile avtaleperioden (2019-2023). Dei lokale partane har signalisert ei forventning om høgare rammer for siste halvdel av avtaleperioden (2024-2029). Fylkeskommunale midlar på 265 mill. årleg inngår ikkje i tabellen.

Fordelinga av post 30-midlar er basert på innbyggjartal i den einskilde kommunen. Tabell 3 syner fordelinga mellom dei ulike partane, vist som årleg gjennomsnitt gjennom heile avtaleperioden. Belønningsmidlar er i hovudsak fordelt til Skyss, med 271 mill. årleg. Av desse er 25 mill. årleg øyremerka satsing på låg- og nullutsleppsteknologi. Askøy kommune får tildelt i gjennomsnitt 29,3 mill. årleg i belønningsmidlar, til mellom anna investering i Askøy kommune. Av desse er 29,0 mill. kompensasjon for at post 30-midlar ikkje kan nyttast i Askøy kommune. Dei andre kommunane får tildelt ein mindre pott belønningsmidlar etter folketal, til bruk innanfor tiltak som bidreg til måloppnåing.

**Tabell 3: Statlege midlar fordelt på partane, for perioden 2019-2029. Årleg gjennomsnitt. Mill. 2019-kr.**

	<b>Post 30-midlar<sup>1</sup></b>	<b>Belønningsmidlar</b>	<b>Totalt</b>
Skyss	-	271 <sup>2</sup>	271
Bergen kommune	300,7	2,77	303,5
Alver kommune	31,1	0,29	31,4
Bjørnafjorden kommune	26,4	0,24	26,6
Øygarden kommune	40,8	0,38	41,1
Askøy kommune	-	29,32	29,3
<b>Totalt</b>	<b>399</b>	<b>304</b>	<b>703</b>

<sup>1</sup> Årleg bidrag frå staten over post 30 er avhengig av framdrift i prosjekta og finansieringsbehov i porteføljen

<sup>2</sup> Skyss får tildelt 271 mill. årleg i belønningsmidlar til drift av kollektivtransport. Av desse er 25 mill. årleg øyremerka låg- og nullutsleppsteknologi.

Bruken av post-30 midlar krev årlege løyvingar gjennom statsbudsjettet og tiltak må vere planavklart for å kunne bli finansiert. Det er dermed kommunane sin planreserve som avgjer kva som er realiserbare tiltak i første del av avtaleperioden, medan ein må ha fokus på å planlegge tiltaka for siste periode. I løpet av heile avtaleperioden skal det sikrast ein geografisk fordeling av midlar i tråd med tabell 3.

## 4. Nærare om Bybanen

### Byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Gjennom første generasjons byvekstavtale med Bergen, har staten forplikta seg til å finansiera inntil 50 prosent av den samla kostnaden for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, i tråd med retningslinjene for 50/50-ordninga. Tilskotet skal dekke halvparten av prosjektkostnadar som er naudsynte for å oppnå eit hensiktsmessig kollektivtilbod, herunder kollektivutbygging for å leggja til

rette for naudsynt bustadutvikling i aktuelle byområde. Tilskotet skal ikkje bidra til å finansiere fordyrande løysingar.

Stortinget har fastsett endeleg finansieringsplan og staten sitt bidrag til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen til inntil 3443 mill. (2019-kr). Det vert føresett at det årlege statlege bidraget utgjer inntil 50% av det reelle behovet for midlar til bybaneutbygginga, og at lokale midlar som eit minimum utgjer ein tilsvarende del kvart år.

Bygging av bybanen til Fyllingsdalen er starta opp, med forventa ferdigstilling i 2022.

### **Byggetrinn 5 til Åsane**

I 2018 starta planarbeidet for Bybanen til Åsane. Det er tidlegare utarbeidd konsekvensutgreiing (KU) på kommunedelplannivå, og no er arbeidet med reguleringsplan i gong. Strekinga er om lag 14 km lang, med 12 nye haldeplassar. Bergen bystyre har i møte den 31.1.2018 fatta vedtak om trasé via Bryggen og Sandbrogaten, Sandviken kirke, NHH og til Eidsvåg. Traseen går derfrå til Åsane sentrum og Vågsbotn. E39 skal leggjast i ein forlenga Fløyfjellstunnel til Eidsvåg. Det skal planleggjast for ei samanhengande sykkelløysing på strekinga, parallelt med planarbeidet for Bybanen. Planlegginga er forventa ferdig i 2023, med byggestart i 2024. Strekinga vil truleg verta ferdigstilt kring år 2031.

Det er ikkje sett av statlege midlar til Bybane til Åsane i Nasjonal transportplan 2018-2029, men det vert vist til at det må leggjast til rette for ein kontinuerleg utbygging av dei planlagte bybanestrekningane etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen. Bybanen til Åsane er neste byggjesteg, og reguleringsplanlegginga er i full gang, jf. omtale over. Planarbeidet vert finansiert av Miljøløftet, og prosjektet er ei sentral del av bompengepakka for Bergen som vart vedteke i bystyret, fylkestinget og Stortinget i 2017.

## **5. Arealplanlegging**

Regional og kommunal planlegging er ein integrert del av byvekstavtalen. Samordninga mellom arealbruk og transporttiltak skal sikra at veksten i persontransport vert tatt av kollektiv, sykkel og gange.

### **Mål for arealutvikling**

- Lokalisering av nye bustader, handel, service og annen besøks- og arbeidsintensiv verksemd skal i hovudsak skje i regionale vekstsoner.
- Det skal vera høg arealutnytting i sentrumsnære område og høg kvalitet i all by- og tettstadsutvikling.

### **Vedtekte føringar**

Sentrale planar og retningslinjer i denne samanheng er: *Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023, Statlige planretningslinjer og regionale planar.*

Konsentrert byutvikling rundt kollektivknutepunkt er vesentleg for å utvikla eit attraktivt og velfungerande kollektivsystem. Samtidig er eit godt kollektivtilbod ein nøkkel for å få til ei attraktiv by- og tettstadutvikling. Arealbruk og kollektivsystem må gjensidig byggja opp om kvarandre. Desse prinsippa er lagt til grunn for det strategiske utbyggingsmønsteret i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Vidare legg regionale planar vekt på at større delar av befolkninga skal få nærleik til funksjonar og tenester, slik at fleire kan gå og sykla til sine daglege gjeremål.

Regional areal- og transportplan skal bli lagt til grunn for framtidig rullering av kommuneplanar. Den har ikkje tilbakeverkande kraft. Kommuneplanar og reguleringsplanar som vart vedteken før den regionale planen vil framleis vere gyldige.

Gjennom rullering av kommuneplanen vert utbyggingsareal som enno ikkje er regulert, vurdert på nytt dersom dei ikkje er i tråd med mål, strategiar og retningslinjer i den regionale planen, og i samsvar med nullvekstmålet. Eventuell vidareføring av utbyggingsområda må bli begrunna.

## Utbyggingsmønster

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har føringar for utbyggingsmønsteret, og hovudprinsippa er skildra i avsnitta under. Status for arbeid og prosess knytt til kommuneplanens arealdel i den einskilde kommune, er gitt i vedlegg 5.

### Regional vekstzone

Regional areal- og transportplan har som målsetting at hovuddelen av veksten i bustader og arbeidsplassar skal skje innanfor regionale vekstsoner. Vekstsonene er knytt til fylkessenter, bydels- eller regionsenter, og i gangavstand til kollektivstopp. I Bergen kommune er lokalsenter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet inkludert.

### Utanfor regionale vekstsoner

Mindre tettstader med stabile bumiljø og gode nærmiljø er ein positiv ressurs for regionen. Utanfor dei regionale vekstsonene skal det kunna bli lagt til rette for utbygging for å oppretthalda gode og levande lokalsamfunn. Det er likevel viktig at kommunane gjennom planlegging legg til rette for å minimera transportbehovet, gjennom å definera lokal senterstruktur i kommuneplanane. Kommunane bør prioritera fortetting og utbygging som utnyttar ledig kapasitet i sosial og teknisk infrastruktur. Kommunane må også prioritera omsynet til grønstruktur og arealverdiar sterkt.

### Forholdet til prosessar med kommunesamanslåing

Med unntak av Bergen og Askøy, har alle kommunane i avtaleområdet inngått intensjonsavtalar om kommunesamanslåing. I fleire av avtalane er det vektlagt at heile den nye kommunen skal takast i bruk med levande lokalsamfunn. Partane legg til grunn at hovuddelen av vekst i bustader og arbeidsplassar skal koma i dei regionale vekstsonene, men at resterande vekst kan bli nytta til å styrkja lokal- og nærsentera. Kommunane har ulik ståstad med omsyn til framdrift for revisjon av kommuneplanane. Nokre kommunar er i prosess med arealdelen til kommuneplanen, medan andre først vil starta opp etter kommunesamanslåinga i 2020.

## Partane sine forpliktingar om arealbruk

### Statlege forpliktingar i byvekstavtalen

Staten skal bidra aktivt med oppfølging av statlege planretningsliner og regionale planar for å nå målsetting om nullvekst i personbiltransporten.

- Statlege arbeidsplass og besøksintensive verksemdar skal lokaliseras i definerte senterområder og i kollektivknutepunkt i samsvar med statlig planretningsline for bustad, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP), Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland.

### Regionale forpliktingar i byvekstavtalen

Oppfølging av Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland skal bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk i Bergensområdet.

- Fylkeskommunale tenester skal lokaliseras i samsvar med føringar gitt i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland.

### Kommunale forpliktingar i byvekstavtalen

Kommuneplanane for avtaleområdet skal oppdaterast i tråd med målet for byvekstavtalen og mål, strategiar og retningsliner i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Dette arbeidet skal bli prioritert i løpet av første halvdel av avtaleperioden (2024).

Prioriterte tiltak:

- Gjennomføre ei analyse av fortettingspotensialet i regionale vekstsoner og utarbeide ein oversikt over kva arealreservar som kan samsvara med nullvekstmålet.
- Definere lokal senterstruktur i kommuneplanen i tråd med regionale planar.
- Fastsette utstrekning av regional vekstzone gjennom kommuneplanens arealdel



- Fastsette sentrumsutstrekning i regionsenter.
- Gjennomføre ein kommunal handelsanalyse som grunnlag for kommuneplanen.
- Konkretisere arealtiltak og utarbeide talfesta mål for arealbruk i regional vekstzone.
- Definere behov for areal til infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi.

Innanfor eksisterande ordningar kan det vere aktuelt med statleg og fylkeskommunal støtte til desse tiltaka.

## Parkeringspolitikk

Som oppfølging av handlingsprogrammet i Regional areal- og transportplan er det starta eit arbeid med eit fagleg grunnlag for differensierte parkeringsnormer i avtaleområdet. Dette vil vere eit felles grunnlag for å kunne utforme og fastsette føresegnar for parkering i kommuneplanane.

Parkeringspolitikken bør fremje ein attraktiv by- og tettstadsutvikling og stimulere til auka bruk av kollektivtransport, sykkel og gange. I sum må parkeringspolitikken bygge opp under byvekstavtalen sitt hovudmål.

Siktemålet er at kommunane ved revisjon av kommuneplanens arealdel skal innføre maksimalnormer for parkering for alle relevante arealformål innan næring og bustad. Normene kan differensierast geografisk. Moglegheitene for auka bruk av parkeringsrestriksjonar med avgift vil verte nærare vurdert. Det bør også bli lagt vekt på tydelegare føringar på utforming av parkeringstilbodet med omsyn til plassering og form, og ikkje berre tal på plassar.

Innfartsparkering kan vera eit godt tiltak i høve til å redusera bilbruk, og innfartsparkering er eit av fire satsingsområde i denne avtalen.

## Utviklingsoppgåver

Følgjande liste syner eksemplar på moglege tiltak som ikkje er forankra i plan- og bygningslova, men som partane kan prioritera. Det kan vere aktuelt med statleg tilskot til gjennomføring av slike tiltak.

- Utgreie moglege verkemidlar som stimulerer til bustadutbygging i transformasjons- og fortettingsområde for å realisere ei kompakt byutvikling
- Vurdere behovet for å tilpasse regelverket for utbyggingsavtaler med tanke på å leggje til rette for finansiering av etappevis utbygging.
- Vidareutvikling av dei regionale transportmodellane med tanke på å etablere eit betre slutningsgrunnlaget for kommunale, regionale og statlege aktørar.
- Utgreie moglege modellar for samarbeid og partnarskap mellom offentlege og private aktørar i sentrumsutviklinga.
- Utvikle målindikatorar for å vurdere om måla i Regional areal- og transportplan vert nådd. Desse må bli sett i samanheng med indikatorane for byvekstavtalen.

## 6. Nye teknologiske løysingar

Transportsektoren vil i åra framover verta prega av elektrifisering og digitalisering. Dette opnar for nye moglegheiter for å realisera store samfunnsmessige gevinstar innan utsleppskutt, trafikktryggleik og effektivisering.

### Låg og nullutsleppsteknologi

Låg- og nullutsleppsteknologi er naudsynt for å redusera CO<sub>2</sub>-utslepp og lokale utslepp frå transportsektoren i tråd med Nasjonal Transportplan, Klimaplan for Hordaland og Grønn Strategi.

Lokale utslepp frå tungtransporten kan reduserast vesentleg gjennom oppgradering av køyretøy. Nye bussar og lastebilar som innfrir euro VI-standard slepp ut mindre av dei helsefarlege, lokale utsleppa finstøv og nitrogenoksid. Undersøkingar syner at euro-standard ikkje gjev tilsvarende gevinst for lette køyretøy. Desse køyretøya er no på veg til å bli elektrifisert.

For å redusera lokale utslepp frå båt og CO<sub>2</sub>-utslepp frå både sjø og veg, er det behov for låg- og nullutsleppsteknologi:

- Lågutsleppsteknologi omfattar biodrivstoff og/eller hybride køyretøy. Sett frå eit livsløpsperspektiv vil berekraftsertifisert biodrivstoff redusera CO<sub>2</sub>-utslepp med minst 50 %.
- Nullutsleppsteknologi inneber fullstendig elektrifisering. Dette kan gjennomførast i framtida med batteri eller hydrogen som energilagrar. Det gjev redusert støy og ingen lokale utslepp. Med fornybar energi som strømkjelde vert CO<sub>2</sub>-utsleppet redusert med over 90%. Elektrifisering føreset ny infrastruktur for energiforsyning, til dømes lade- eller fyllestasjonar.

Dagens avgiftsordningar gjer tiltak på sjø vesentleg dyrare enn tilsvarende tiltak på land. Tiltak på sjø har difor større finansieringsbehov.

### **Samarbeid om nye smarte transportløyningar**

Avtalepartane skal søke å samarbeide om å ta i bruk nye smarte transportløyningar. Hordaland fylkeskommune har saman med Bergen kommune og Statens vegvesen delteke i konkurransen Smartere transport i Norge og har etter søknad motteke midlar til prosjektet MUST (Mobilitetslaboratorium for utvikling av smarte transportløyningar). Det kan vere aktuelt for fleire kommunar i avtaleområdet å bli ein del av dette samarbeidet.

MUST skal vera ein katalysator for teknologiutvikling, næringsutvikling og samfunnsutvikling knytt til mobilitet og transport. Bergensregionen vil visa veg i høve til å løysa mange av dei store samfunnsutfordringane på dette området. Gjennom forskning, innovasjon, samhandling og brukarinvolvering er målet med MUST å omsetja gode idear til ein effektiv, attraktiv og berekraftig mobilitetsframtid. Utviklinga på dette feltet går raskt, og MUST må kunna definere nye fysiske område etter behov i heile prosjektperioden.

### **Digitalisering**

Digitalisering gjev nye moglegheiter for intelligente transportsystem (ITS). Samverkande system og autonomisering av køyretøy kan gje ei meir effektiv trafikkavvikling, mindre kostnadskrevjande frakt og meir kundebaserte mobilitetsløyningar. Partane skal aktivt delta i arbeidet med å løysa utfordringar innan arealbruk, kollektivtransport, varelevering, sykling og gange ved hjelp av teknologi.

### **Skyss som mobilitetsselskap**

Fylkestinget fatta desember 2017 vedtak om å vurdere omstrukturering av Skyss til eit mobilitetsselskap. På sikt vil dette kunne skape ei tydelegare og meir heilskapleg mobilitetssatsing.

## **7. Måling av resultat**

Effektar av tiltak i byvekstavtalen må kunne dokumenterast. Inngått avtale skal følgjast opp med måleindikatorar, som eit minimum ved det felles indikatorsettet som Samferdselsdepartementet har gjeve si tilslutning til.

Utviklinga i trafikkarbeidet i byområdet skal målast gjennom kontinuerlege reisevaneundersøkingar (RVU) supplert med ein byindeks for årsdøgntrafikk i utvalte registreringspunkt. I forrige avtale er referanseåret sett til 2017. På grunn av sein oppstart av den kontinuerlege reisevaneundersøkinga fins ikkje tilstrekkelege data for 2017. Referanseåret for byvekstavtalen vert difor sett til 2018. Det skal likevel rapporterast f.o.m. 2017 på indikatorar der det finst eit tilstrekkeleg datagrunnlag. Det gjeld mellom anna byindeksen.

Avtalepartane må bidra med finansiering av tilstrekkeleg lokalt utval i undersøkinga. Staten dekkar halvparten av kostnadane for utvalet i Bergensområdet, medan fylkeskommunen og kommunane gjennom Miljøløftet dekkar den andre halvparten.

Dei samla effektane skal som eit minimum dokumenterast gjennom fylgjande indikatorar:

- Kontinuerleg by-reisevaneundersøking (RVU), som gjennomførast i regi av transportetatane og er ein kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gjev informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gjev også informasjon om utviklinga av reiser med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Avtalepartane må bidra med finansiering av tilstrekkeleg lokalt utval i undersøkinga. Staten dekkar halvparten av

kostnadane for utvalget i Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os, medan kommunane og fylkeskommunen dekker den andre halvparten.

- Trafikkindeks for vegtrafikk, basert på teljingar frå faste trafikkregistreringspunkt fordelt på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Trafikkindeksen skal gje eit representativt bilde av trafikkutviklinga i avtaleområdet. Lettare næringstransport er teke ut av trafikkindeksen ettersom det er unntatt frå nullvekstmålet.

Trafikkregistreringspunkt skal nyttast som supplement til RVU'en og gje eit heilskapleg bilete av trafikkutviklinga for heile avtaleområdet. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeiding av trafikkindeksen og rapportering av resultat.

- Teljingar av sykkeltrafikk: Eksisterande faste tellepunkt for sykkeltrafikk skal nyttast som ein av kjeldane for å måle utvikling av sykkeltrafikk.
- Teljingar av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for å innhenta data frå togselskap, medan Hordaland fylkeskommune har ansvaret for å innhenta data frå Skyss.

Partane vil samarbeide om ei vidare utvikling av metodar for å innhente og analysere data om trafikkutvikling i Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os, herunder sykling og gåing.

Klimagassutslepp

- Tal for utvikling av utslepp av klimagassar (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os frå lette og tunge køyretøy vert innhenta frå Statistisk sentralbyrå.

Andre innsatsområde skal følgjast opp gjennom:

- Indikatorar for arealbruk
- Indikatorar for parkering

Rapporteringsopplegg:

- Kommunane har ansvaret for rapportering av indikatorar for arealbruk og parkering.
- Indikatorar skal rapporterast inn via nettsida bymiljostatus.no, som vert administrert av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølginga av websida.
- Trafikkindeksen, trafikkarbeid og transportmiddelfordeling frå RVU og klimagassutslepp skal rapporterast årleg. Indikatorar for areal og parkering skal rapporterast kvart 2. år.

Det vert vist til indikatorretteleiarane for nærare omtale og operasjonalisering av indikatorane, samt rapporteringsopplegget.

## 8. Styringssystem

Det vert vist til modell for organisering av byveksttalen omtala i NTP 2018-2029.

Byveksttalen skal styrast gjennom partnerskapet Miljøløftet, som er eit samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunane Lindås, Askøy, Fjell, Os og Bergen. Byveksttalen vert leia av ei politisk styringsgruppe. Statssekretæren frå Samferdsledepartementet leiar styringsgruppa. Gruppa består også av representantar for politisk leiing i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune, Lindås kommune, Fjell kommune, Askøy kommune og Os kommune. Den politiske styringsgruppa skal handsame fireårige handlingsprogram og årlege budsjett for byveksttalen. Sist vedtekne handlingsprogram gjeld inntil den politiske styringsgruppa utarbeider eit nytt. Avtalepartane føreset at igongsette prosjekt vert ferdigstilt.

Statens vegvesen v/ Vegdirektøren har ansvaret for å leia ei administrativ koordineringsgruppe for oppfølging av byveksttalen (tilsvarande forhandlingsutvalet). Staten skal også representerast av Jernbanedirektoratet og representantar for Fylkesmannen. Deltaking frå dei lokale partane vert avgjort av dei lokale partane sjølv.

Styringsgruppe for Bypakke Bergen har råderett i saker som gjeld prioritering av bompengemidlar i høve til Prop. 11 S (2017–2018). Denne styringsgruppa består av vegdirektøren, byråd for byutvikling i

Bergen kommune, fylkesordføraren i Hordaland, jernbanedirektøren og fylkesmannen. Vegdirektøren leiar styringsgruppa.

Integrering av andre bompengepakkar i avtaleområdet må verta avklåra seinare.

## 9. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjeld for perioden 2019-2029. Avtalen skal reforhandlast i etterkant av Stortinget si handsaming av ny NTP, hausten 2021. Styringsgruppa skal vurdere om det også er behov for redaksjonelle endringar i avtalen i etterkant av kommunesamanslåinga 1.1.2020.

Partane kan seie opp avtalen og unnlate å løyve midlar dersom øvrige partar ikkje følger opp sine forpliktingar, herunder at utviklinga ikkje er i tråd med målsettinga. Dersom ein eller fleire partar hevdar at utviklinga ikkje er i samsvar med målsettinga for avtalen skal partane i fellesskap drøfte moglegheiter for alternative tiltak for å snu denne utviklinga. Kompenserande tiltak skal vera forsøkt i minst to år før avtalen kan seiast opp. Dersom ein eller fleire partar vert hevda å ikkje ha følgd opp sine forpliktingar skal styringsgruppa drøfte dette og søke å kome til ei felles forståing av om det føreligg misleghald. Dersom styringsgruppa er einig i at avtalen er misleghaldt, skal det setjast frist for retting.

Eventuelle forpliktingar eller økonomiske konsekvensar knytt til ei oppseiing av avtalen som ikkje kan lastast den eller dei parter som seier opp avtalen, skal ivaretakast av Miljøløftet.

## 10. Iverksetjing av avtalen

Avtalepartane er einige om at denne byvekstavtalen skal handsamast av regjeringa, Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os kommunar og Hordaland fylkeskommune før den endeleg trer i kraft.

Bergen, xx. xxx 2019

Anne Gine Hestetun  
Hordaland fylkeskommune

Anna Elisa Tryti  
Bergen kommune

Astrid Aarhus Byrknes  
Lindås kommune

Terje Mathiassen  
Askøy kommune

Marianne Bjørøy  
Fjell kommune

Terje Søviknes  
Os kommune

Bjørne Grimsrud  
Statens vegvesen

Kirsti Slotsvik  
Jernbanedirektoratet

## Vedlegg:

- 1: *Definisjonar.*
- 2: *Satsingsområda i avtaleperioden.*
- 3: *Lister over bindingar frå Miljøløftet sitt handlingsprogram (2019-2022).*
- 4: *Kart over trafikkregistreringspunkt som skal nyttast i avtaleområdet.*
- 5: *Kommuneplanstatus.*
- 6: *Store prosjekt på riksveg.*

## Vedlegg 1 Definisjonar

**Nullvekstmålet:** Veksten i persontransporten i storbyområda skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gange. Målet blei lansert i Nasjonal transportplan 2014-2023 og vidareført i Nasjonal transportplan 2018-2029.

**Byvekstavtale:** Avtale om tiltak for å nå nullvekstmålet for persontransport med personbil. Rammeverket for avtalen er omtalt i NTP 2018-2029.

**Miljøløftet:** Namnet på partnerskapet og byvekstavtalen som omfattar Staten og dei fem kommunane Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os og Hordaland fylkeskommune.

**Bompengepakke:** Bompengeinnkrevjing i eit definert område, som omtala i eigen Stortingsproposisjon.

**Belønningsmidlar:** Statlege midlar som kan nyttast for å bidra til betre framkome, miljø og helse i storbyområda, ved å dempa veksten i personbiltransport og auka talet på kollektivreiser. Midlane kan nyttast til kollektiv-, gang og sykkeltiltak uavhengig av vegeigar og til drift av kollektivtransport.

**50/50-ordninga:** Statleg tilskot til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt. For avtaleområdet er denne ordninga avgrense til Bybanen. Staten har forplikta seg til å finansiera 50% av Bybanen til Fyllingsdalen, avgrensa til 3264 mill. (2018-kr).

**RTP:** Regional transportplan Hordaland 2018-2029

**RATP:** Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017-2028

**SPR-BATP:** Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging

### **Indeksjustering, følgende indeks skal brukes for de ulike postene:**

**Statlige midler:**

Kap 1330 post 63: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 63, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Kap 1320 post 30: Posten indeksreguleres gjennom Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, for prosjektkostnadene brukes SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg. I tilfeller der prisomregning skal gjøres for år der SSBs byggekostnadsindeks ennå ikke foreligger Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1320, post 30, må legges til grunn for prisomregning av prosjektkostnadene.

Kap 1330 post 64: Belønningsmidler Finansdepartementets budsjettindeks for kap. 1330, post 64

## Vedlegg 2 Satsingsområda

For å oppretthalde mobilitet for innbyggjarane samstundes som nullvekstmålet vert realisert, må det bli meir effektivt, sikkert og attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå. I tillegg må det bli enklare å bytte mellom transportformane. Kollektivtransporten må bli styrka i konkurransen med bil på dei lengre reisene, mens sykkel må ta reiseandelar på korte og mellomlange distansar. Gange er først og fremst aktuelt på korte reiser på inntil 1 km. Reiser som består av kjeder med ulike transportmiddel har stort potensiale for at ein større del takast til fots eller med sykkel, gjerne i kombinasjon med kollektivtransport. Det bør leggjast til rette for attraktive og trygge gangveggar som heng saman og leier til viktige målpunkt og kollektivknutepunkt.

At det er mogeleg å skifte frå bil til kollektivtransport på reisa, vil dempe negative effektar for dei som er avhengige av bil i område der kollektivtilbodet ikkje er godt utbygd. Kollektivdekning og tilgjenge aukar gradvis frå periferien i planområdet til Bergen sentrum. Eit skilje går ved regionsenter kring Bergen som vil ha god kollektivdekning inn til sentrum. Eit anna skilje går ved bydelsenter der bystamlinene skal bidra med svært god kollektivdekning. I desse områda må ein legge til rette for gode overgangar mellom ulike transportmiddel.

Bindingar frå Miljøløftet sitt gjeldande handlingsprogram for Bergen er vist i vedlegg 3.

Prioriteringar i oppfølginga av byvekstavtalen skal skje etter prinsipp om porteføljestyring gjennom utarbeiding av årlege handlingsprogram med utgangspunkt i følgjande satsingsområder:

- ✓ **Satsingsområde gange og sykkel**
- ✓ **Satsingsområde kollektivtransport**
- ✓ **Satsingsområde innfartsparkering**
- ✓ **Satsingsområde miljøvennleg teknologi og innovasjon**

## Satsingsområde gange og sykkel

Sykkel og gange må spele ei sentral rolle for å handtere transportveksten og bidra til meir aktive og helsevenlege personreiser. Svært mange daglege reiser er korte og mange blir gjennomført med bil. Av alle bilreiser i bergensområdet er nærmare ein tredel under 3 km lange. Dette er reiser som i nokre tilfelle kan bli erstatta av sykkel og gange og viser at det er eit betydeleg potensiale for endring av dagens reisevanar. I tillegg kan ein arealstrategi som legg til rette for fleire korte reiser ytterlegare bidra til å auke potensialet betydeleg.

Det er særleg på reiser under 5 km at sykkel er aktuelt. Eit samanhengande og godt utbygd sykkelvegnett med høg kvalitet er viktig for å påverke talet på sykkelreiser. Det same er høg kvalitet på vedlikehald og drift heile året. Det er viktig å leggje til rette for gange og sykkel i og i tilknytning til senterstruktur og kollektivsystem.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet prioriterer utbygging av hovudruter i Bergen kommune og hovudruter i regionale vekstsonar. Vidare skal også ruter som er knytt til skule og fritidstilbod for barn og unge bli vektlagt. Dette er lagt til grunn for tiltakspakka for sykkel i byvekstavtalen.

Det er utarbeidd ein tiltakspakke for sykkel Tilrettelegging for kvardagssykling i regionsentera. Gjennom tiltak forankra i RTP og RATP har fylkeskommunen, i samarbeid med kommunane, utarbeida ei kartlegging av status og behov på sykkelvegnettet i regionale vekstsoner. Rapporten kjem med forslag til tiltak og prioriteringar, basert på faglege vurderingar. Fellesprosjektet er meint å løfta sykkelsatsinga i regionsentra, med fokus på tiltak som kan realiserast i første halvdel av avtaleperioden. Dei ulike delstrekningane er vist i kart og tabell nedanfor.

Gode gangsamband mellom viktige målpunkt vil stimulere fleire til å gå i kvardagen. Tett utbygging omkring sentre og funksjonar er kanskje det viktigaste verkemiddelet for å leggje til rette for fleire gåande. Likevel er ikkje avstand i seg sjølv alltid nok til at det blir opplevd som attraktivt å gå. I

byutviklinga er det viktig å setje fokus på å skape attraktive og trygge gangvegar. Ved bygging av sykkelinfrastruktur vil det også bli lagt til rette for gåande gjennom fortau eller liknande.

## Satsingsområde kollektivtransport

Gjennom regionale planar og kollektivstrategi for Hordaland er det fastsett sentrale prinsipp og mål for utvikling av kollektivtransporten i Bergensområdet. Suksessfaktorar for kollektivtransporten er høg frekvens, god framkomst og god kapasitet. For at kollektivsatsinga skal gje best mogeleg tilbod til flest mogeleg, er det definert ein hovudstruktur for kollektivsystemet i Bergensområdet med bystamliner i Bergen kommune og regionale stamruter til regionsentera i Bergensområdet. Hovuddelen av investeringar i kollektivsystemet i Bergensområdet vert prioritert innanfor denne hovudstrukturen. Bybanen skal utgjere grunnstamma i bystamlinenettet, mens buss og båt dekker dei regionale stamlinene.

Kollektivterminalar og bytepunkt bind saman kollektivnettet og legg til rette for omstiging mellom ulike transportformer. Dei skal i tillegg fungere som endepunkt for ulike liner. Det er store behov for utvikling av gode kollektivterminalar i regionsentera i Bergensområdet som vil vere viktige bidrag for å legge til rette for eit heilskapleg og godt tilbod til alle kollektivreisande.

I Bergen kommune er det for å kunne auke ruteproduksjon behov for tiltak på endehaldeplassar i bystamlinenettet, mellom anna for oppstillings- og venteplassar. Det er og behov for infrastruktur for låg og nullutsleppsbusar. Særleg vidareutvikling av bybanenettet er viktig for kollektivtrafikkens konkurransekraft. Bybanen er den viktigaste brikka i stamnettet i kollektivtrafikken. Kollektivstrategien for Hordaland er å satse mest der dei fleste reiser. Stamnettet har difor høgaste prioritet. Bybanevogner til den nye strekninga Bergen sentrum – Fyllingsdalen er ikkje finansiert.

### Om behov for belønningmidlar

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda er ei incentivordning som skal bidra til betre framkome, miljø og helse i storbyområda, ved å dempa veksten i personbiltransport og auka talet på kollektivreiser.

Oppnåing av nullvekstmålet krev ein vesentleg vekst i kollektivdelen. Kontinuerleg styrking av tilbod og kapasitet i kollektivnettet krev ein årleg auke i tilskot til drift av kollektiv. Generelle kostnadsdrivarar for kollektivtransporten er prisvekst og kontraktsfesta reguleringar, styrka ruteproduksjon og kostnadsendingar i samband med nye anbod. Krav knytt til energi og teknologi i nye anbod vil medføre redusert klimapåverknad frå bussdrift i dei aktuelle områda: 58 % reduksjon i Bergen sentrum og 69 % reduksjon i Bergen nord. Ein ligg an til å kutte CO<sub>2</sub>-utsleppet frå bussdrifta i Hordaland med 55 % mellom 2016 og 2025. Det er 10 % under ambisjonen og fylkesrådmannen sin klimaprognose.

For Bergensområdet samla kan ein vise til svært god måloppnåing innanfor auke i tal kollektivreisande, og for Bergen kommune kan ein i tillegg vise til reduksjon i biltrafikk og forbetra luftkvalitet. Biltrafikken gjennom bomringen er redusert med nærare 10% sidan 2012, og med 20% sidan 1990. Kollektivtal for 2017 syner nærare 62 millionar påstigande passasjerar for Bergensområdet, ein auke på heile 6% frå 2016. Passasjerveksten elles dei siste åra har lagt på mellom 3 og 4 %.

Bergen har gjennom parkeringsrestriksjonar, rushtidsavgift, miljødifferensierte bomtakstar, samordning av areal- og transportpolitikk og ei storstilt satsing på kollektiv, oppnådd svært gode resultat i høve til dei måla som er sett for gjeldande byvekstavtale (2017).

Ny delstrekning for Bybanen til Fyllingsdalen vil ha behov for nytt materiell, dette bør truleg vera på plass i løpet av 2021. Det er ikkje avsett midlar til drift av den nye bybanestrekninga eller innkjøp av nye bybanevogner i handlingsprogramperioden.

Avtalepartane lokalt har signalisert ei forventning om auka ruteproduksjon som ein del av utvida avtaleområde. For å sikra auka ruteproduksjon er det behov for auka midlar til drift av kollektivtransport.



## Satsingsområde innfartsparkering

Strategi for innfartsparkering fram mot 2030 vart vedteke av fylkestinget i 2015. Strategien legg grunnlaget for korleis innfartsparkeringstilbodet kan utviklast vidare. Det vert gjort greie for både grunngeving og utfordringar knytt til bruk av innfartsparkering, og det vert presentert ein utviklingsplan for tilbodet. Eit sentralt poeng i strategien er at etablering av innfartsparkeringsplassar ikkje er eit mål i seg sjølv, men eitt av fleire verkemiddel som skal bidra til å nå dei nasjonale og regionale mål for kollektivtrafikken.

For å nå måla for innfartsparkering presenterer strategien fleire sentrale prinsipp for vidare arbeid. Dette gjeld mellom anna fylkeskommunen sitt fokus på overordna plassar, geografisk plassering, spørsmål om brukarbetaling, finansiering og ansvar for utvikling av tilbodet. Strategien viser til at innfartsparkering primært er retta mot sentrumsretta arbeidsreiser i rushtida, der føremålet mellom anna er å:

- Avlaste hovudvegssystemet
- Gje eit tilbod til reisande med avgrensa lokalt kollektivtilbod og reisande med kompliserte reisemønstre (fleire byter undervegs)
- Gje fleksibilitet i reisekjeda (kombinerast med ærend undervegs)
- Gje eit alternativ til parkering ved reisemålet

Samstundes vert det vist til at utvikling av innfartsparkeringstilbodet også kan gje følgjande utfordringar:

- Innfartsparkering konkurrerer med lokalbusstilbodet (som likevel må oppretthaldast for reisande som ikkje nyttar bil)
- Tilbodet stimulerer til spreidd utbyggingsmønster og auka bilbruk
- Tilbodet er ei subsidiering av dei som vel bil på deler av reisa
- Innfartsparkering er ein kostbar metode for å oppnå fleire kollektivreisande, samanlikna med etablering av bustader og arbeidsplassar nær kollektivknutepunkt.
- Finansiering av innfartsparkering vil kunna redusera midlar til andre kollektivtiltak som kollektivfelt, terminalar og haldeplassar.

Under arbeidet med strategien utførte Transportøkonomisk institutt ei kartlegging av bruken av innfartsparkeringsplassane i Bergensområdet. Kartlegginga viste mellom anna følgjande:

Over 40 pst av brukarane bur innanfor 3 km frå innfartsparkeringsplassen dei nytta

Over 80 pst av brukarane har berre ein person i bilen

Over halvparten utfører ikkje ærend på veg til eller frå parkeringa.

Fleirtalet av dei som nytta innfartsparkering har avgrensa høve til parkering ved arbeidsplassen.

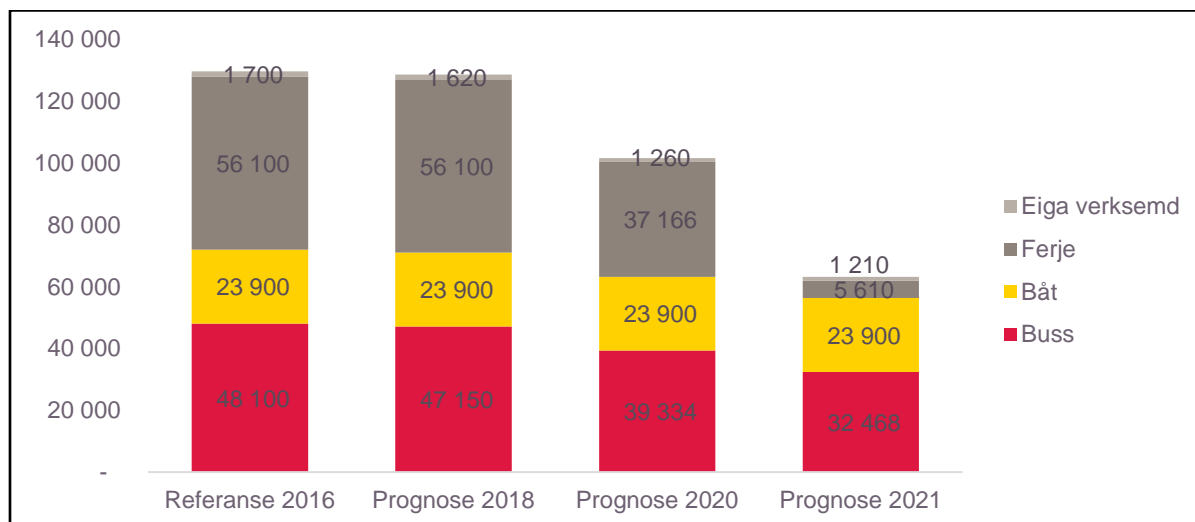
Når det gjeld finansiering, så legg innfartsparkeringsstrategien til grunn at parkering bør vere ein del av aktuelle bompengepakkar. Der dette ikkje er mogleg bør det søkast samarbeid om finansiering med den einskilde kommune eller andre aktørar.

## Satsingsområde miljøvenleg teknologi og innovasjon

Hordaland fylkeskommune har lenge vore eit føregangsfylke i overgangen til fossilfrie løysingar.

Hordaland er det fylket i landet med høgast andel el-bilar, flest hurtig-ladepunkt og flest el-ferjer.

Hordaland er best i klassen på fossilfri låg- og nullutsleppsteknologi, og Hordaland fylkeskommune har gjennom sin Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar synleggjort svært høge ambisjonar innan desse fagområda. Planen vart vedteken av fylkestinget den 3.10.2017, men ein har enn så lenge ikkje funne tilstrekkeleg finansiering til å følgja opp eigne politiske vedtak.



Figuren syner prognose for klimagassutslepp (tonn CO<sub>2</sub>) frå Hordaland fylkeskommune (frå fossil oppvarming, transport og transporttenester).

Fylkesrådmannen la i budsjettet for 2018 fram ein prognose for klimagassutsleppa frå fylkeskommunen. Der er elektrifiseringa av ferjesektoren og ambisjonen om utsleppskutt frå buss inkludert. Det gjev eit samla CO<sub>2</sub>-kutt på 51 % mellom 2018 og 2021. (Sjå figuren ovanfor.)

Det er kostnadskrevjande å satsa på klima- og miljøtiltak innanfor kollektivtransport. Kontraktskostnadane framover vert vesentleg høgare enn dersom ein hadde køyrt vidare på diesel. Det er knytt store meirkostnader til drift og infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi som ikkje vert finansiert i dag. Særleg krevjande vert året 2020. Då vil nye ferjekontraktar krevja store finansielle løft knytt til nytt utsleppsfritt ferjemateriell og tilhøyrande ladeinfrastruktur på land. Fylkeskommunen har vist stor politisk vilje, men manglar finansiering mellom anna til fylgjande klima- og miljøtiltak innanfor kollektivtransport:

- Ladeinfrastruktur for ny trolleybuslinje
- Ladeinfrastruktur for om lag 10 større batteribuslinjer.
- Ferjemateriell og ladeinfrastruktur på ferjekaier
- Busmateriell og ladeinfrastruktur
- Meirkostnad batteribåt Bergen –Askøy
- Utviding av gassfyllanlegg for biogassbussar
- Nytt gassfyllanlegg
- Auka driftskostnad for låg- og nullutsleppsbussar
- Biodrivstoff hurtigbåt Bergen-Knarvik

Ein årleg pott med midlar til låg- og nullutsleppsteknologi vil kunna delfinansiera desse tiltaka.

Hordaland fylkeskommune har tidlegare synleggjort at det totalt er behov for 70-90 mill. til årlege driftsutgifter og om lag 220 mill. til investeringskostnader direkte knytt til låg- og nullutsleppsteknologi. Investeringsbehovet må finansierast i første seksårsperiode. Det er difor behov for rundt 115 mill. årleg i første seksårsperiode, og 80 mill. årleg i siste periode.

Bergen kommune legg opp til å bli Norges grønaste storby. Transporten skal vera fossilfri i 2030. Det inneber først og fremst at mest mogleg av transportbehovet skal løysast med dei mjuke transportformene og kollektivtrafikk. Naudsynt bilbruk må bruka fossilfrie drivstoff. Men også kollektivtrafikken må ta sitt ansvar og gå over til fossilfrie drivstoff. Når det gjeld innovasjon og digitalisering, er det eit stort potensiale i å bruka teknologien betre i evaluering av tiltak, informasjon og kundekommunikasjon, takst mm.

Frå heile avtaleområdet er det også spelt inn behov for midlar til investeringar i miljøvenleg drivstoffteknologi, meirkostnader ved miljøvenleg drift, digitalisering gjennom konkrete prosjekt (til dømes MUST), og samordning av offentleg transport i tynt befolka område.

### VEDLEGG 3: Bindingar frå Miljøløftet sitt handlingsprogram

I Miljøløftet sitt handlingsprogram er det gjennom byvekstavtalen frå 2017 fastsett bruk av ulike midlar for perioden 2019-2022. Handlingsprogrammet er vedteke av styringsgruppa, Bystyret og Fylkestinget. Tiltaka er anten starta opp, eller retta mot driftsoppgåver. Tiltaka er difor å rekna som bindingar i perioden. Partane i avtalen er einige i at tiltaka i det vedtekte handlingsprogrammet skal ligga til grunn for prioritering i avtaleperioden. Bergen kommune har ein stor planreserve, med fleire realiserbare tiltak. Det er difor naturleg at det i første del av avtaleperioden vert realisert fleire tiltak i Bergen, medan planlegging vil ha fokus i Lindås, Askøy, Fjell og Os dei første åra. I løpet av heile avtaleperioden skal det sikrast ein geografisk fordeling av midlar i tråd med tabell 3 om finansiering i avtaleperioden (side 6).

Tabellen nedanfor gjev eit oversyn over bindingar, henta frå Miljøløftet sitt handlingsprogram 2019-2022.

#### Bindingar knytt til programområdetiltak langs riksveg. (mill.2019-kr.)

Prosjekt	Total kostnad
E39 Sykkelstamveg delstr. 2 Nesttun - Skjold (Rådal/Lagunen - Nesttun)	193
E39 Sykkelveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Sykkelstamveg)	44
E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Kristianborg-Bergen sentrum (langs bybanen BT4)	740
E39 Sykkelstamveg, delstr. 6 Sandvikstorget-Glassknag,	70
Rv 555 Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate (gs-tilbud for Damsgårdstunnelen)	130
Olav Kyrresgt.	66
Kollektivprioritering Haukås / Breistein	14
Åsane terminal, kapasitetsutvidelse	33
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 1 Skeie - Rådal	126
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 3 Nesttun - Fjøsanger	309
E39 Sykkelstamveg Bergen sentrum, delstr. 4 sammenkobl. Fjøsangerkrysset	271
E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangergveien/Solheimsgaten - Fabrikkgaten	161
E39 Sykkelstamveg, delstr. 6 Christies gate - Bradbenken	8
E39 Sykkelstamveg, delstr. 6 Bradbenken - Sandvikstorget	109
E39 Gamle Bergen, kollektivfremkommelighet, forlengelse avkjøringsrampe	5
E39 NHH kollektivfremkommelighet, forlengelse avkjøringsrampe	5
Holdeplasser: Oppgradere strekningen Indre Arna - Vågsbotn til UU	12
E39 Hopskrysset utvid. av avkjøringsrampe for buss retning sør/Lagunen	10

<b>Sum prosjekt statlege programområdemidlar i Miljøloftet sitt handlingsprogram</b>	<b>1017</b>
--	-------------

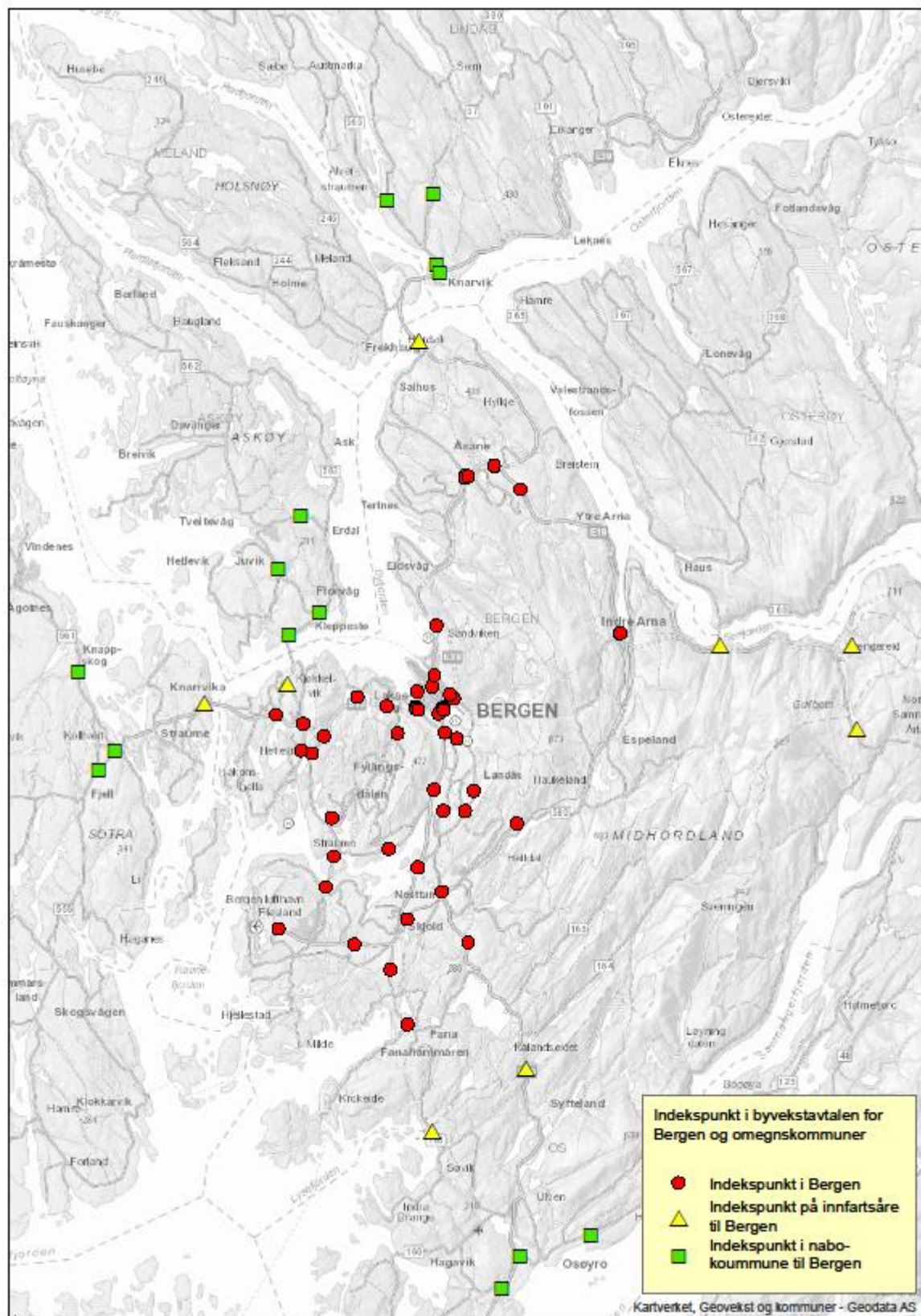
### Bindingar knytt til fylkeskommunale prosjekt. (mill.2019-kr.)

<b>Fylkeskommunale prosjekt begynt før 2019</b>	<b>Total kostnad</b>
Hjellestadvegen	183
Allestavegen - Skarphaugen sykkel (nordre del)	126
Infrastruktur Paradis	134
Sykeltrase mot Nordnes (Nordnes I)	33
Kollektivsnuplass, Øvre Kråkenes	22
Trolleybusslinje til Laksevåg	52
Endepunkt trolley	13
Haukeland sør, kollektivfelt	10
Øvre Kråkenes, framkommelighet for buss	4
Brønndalen, framkommelighet for buss	4
Olav Kyrresgate	35
Fyllingsveien, fortau og framkommelighet kollektiv	39
<b>Sum bindinger fylkeskommunale prosjekt fra 2018</b>	<b>655</b>
<b>Nye prosjekt på fylkesveg</b>	<b>Total kostnad</b>
Fv. 270 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II)	19
Fremkommelighetstiltak sykkel (enklere tiltak, farge sykkelfelt, merking mm)	19
Mindre kollektivtiltak, enklere tiltak	25
Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	230
<b>Sum nye prosjekt fylkesveg</b>	<b>293</b>

### Bindingar knytt til andre postar. (mill.2019-kr.)

Andre postar	Total kostnad
Drift av kollektivtrafikk i Bergen	1200
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	133
Trafikksikkerhet og hjertesone	154
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	81
Aktiv signalprioritering	14
Oppgradering holdeplasser	28
Bygging av nye bomsnitt	82
Kommunikasjon	32
Bysykkelordning	21
Sekretariat	18
Reisevaneundersøkelse	11
Sysselbyavtalen	21
Støy	6
Gangveier til Kollektivtraseer	5
Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	119
Planlegging fylkesveg i Bergen	118
Prosjektering (diverse løpende prosjekt fv.)	20
Sum andre tiltak	<b>2061</b>

#### VEDLEGG 4: Kart over trafikkregistreringspunkt som skal nyttast i avtaleområdet.



## VEDLEGG 5. Kommuneplanstatus

### Bergen kommune

Bergen kommune har i gjeldande kommuneplan ein fortettingsstrategi der 80% av veksten skal skje innanfor eksisterande byggjesone. I samband med rullering av arealdelen til kommuneplanen (KPA) vart det i 2016 vedtatt eit strategisk temakart for Bergen fram mot 2030, med ein forsterka fortettingsstrategi. Temakartet viser sju kompakte byutviklingsområde som byggjer på bystamlinene, der bybanen utgjer ryggrada i kollektivsystemet.

Det strategiske temakartet er følgt opp i forslag til ny arealdel til kommuneplanen, som var på høyring vinteren 2017/18.

Planforslaget legg opp til at byveksten skal skje i bydelssentre og lokalsentre knytt til bystamlinene, i tråd med Regional areal- og transportplan. I desse områda vert det lagt opp til ei blanding av bustader og arbeidsintensive verksemder. Arealkrevjande verksemder plasserast i ytre område med god tilgang til hovudvegnettet. Lokalsenter langs bybanen vil vera særskilte satsingsområde i planperioden.

Planforslaget differensierer byggesonen med fokus på gangavstand til kollektivknutepunkt og lokalt tenestetilbod. Det vert også tillat fortetting i sykkelavstand frå bydels- og lokalsentre. Perifere bustadområde er føreslått teken ut, med bakgrunn i avstand til kollektivknutepunkt og frekvens på kollektivtilbod.

### Askøy kommune

Kommuneplanens arealdel (KPA) ble vedtatt i desember 2012 med en tidshorisont frem til 2023.

Rullering av KPA starta opp i 2016, og hovudføremålet med rulleringen er å sikre at kommunens arealbruk bidreg til å nå måla for samfunnsutvikling som er vedtatt i kommuneplanens samfunnsdel 2015-2030. Arealstrategien er bindeleddet mellom samfunnsdelen og arealdelen.

Prinsippsak om senterstruktur og utbyggingsmønster ble vedtatt april 2018. Ein har her lagt opp til ein senterstruktur med kommunesenter (regionsenter), lokalsenter og nærsenter. Det er vidare vedtatt at mesteparten av veksten skal skje innanfor regional vekstsoner. I senterområda skal det bli utvikla tett bebyggelse.

Arbeidet med rullering av KPA er nå i en avsluttande fase, og planforslaget skal leggest fram for politisk behandling i januar 2019.

Områdeplan for regionsenteret Kleppestø ble vedtatt 01.02.2018. Planen legg opp til utbygging av området med fleire sentrumsfunksjoner som mellom anna meir handel, arbeidsplasser og bustader. Kollektivterminal med buss og båt direkte til Bergen sentrum, har ein sentral plassering i planområdet.

### Fjell kommune

Arealdelen til kommuneplanen (KPA) for Fjell vart vedteken i 2015.

KPA følgjer opp og legg til rette for ei utvikling av kommunen i samsvar med vedtekne kommunedelplanar for bustad- og samfunnsutvikling. KPA bidreg til ein variert bustadstruktur, og har ei soneinndeling som gir geografisk differensierte føringar for utnytting, parkering, uteopphaldsareal og bustadtype. Planen definerer senterstruktur i tre nivå og soneinndelinga bygger på strukturen i knutepunktsutviklinga i kollektivstrategien til fylket.

I samband med rulleringa av KPA vart det utarbeida politisk forankra arealstrategiar. Dei la mellom anna til grunn at; framtidig utbygging og fortetting i hovudsak skal koma i gangavstand (500 m) til prioriterte fylkesvegar, og i etablerte bustadområde med nærleik til tenester og funksjonar. Samtidig var det viktig at arealplanen sikra eit attraktivt og livskraftig omland til sentrumsområda.

Planen vidarefører kommunedelplanar for områda Straume, Ågotnes og Nordre Bildøy. Desse tre planane har potensiale til stor vekst både innan bustad og næring, og blir i dag gjennomført og utvikla i samsvar med samordna areal og transportplanlegging.

Planstrategien til Fjell kommune legg ikkje opp til ny samfunnsdel og arealdel før kommunesamanslåing med Øygarden og Sund.

#### Os kommune

Kommuneplanens arealdel vart vedteken i juni 2012.

Samfunnsplanen vart vedteken i 2015. Planen omfattar ein arealstrategi som legg føringar for rullering av KPA og som i stor grad byggjer opp om fortetting i og rundt regionsenteret og i vedteken senterstruktur. Arbeidet med definering av senteromland er ferdig og KPA skal leggjast fram for politisk handsaming våren 2019.

Samstundes med rullering av KPA pågår det eit arbeid med områdeplan for Osøyro. Begge planane er venta endeleg godkjent hausten 2019.

#### Lindås kommune

Lindås kommune har ein kommuneplan (vedteke 22.09.2011) og fire kommunedelplanar som til saman gjeld for heile Lindås kommune. 21. september 2017 vedtok kommunen Samfunnsdelen 2017-2029. Arbeidet med rullering av kommuneplanen, samt kommunedelplan for Knarvik-Alversund med Alverstraumen (samanslåing av to eksisterande kommunedelplanar) er no i prosess. Vedtak av desse to planane er venta i juni 2019.

Samfunnsdelen legg føringar for at bustadutviklinga i kommunen skal skje i Knarvik, Alversund, og dei definerte nærsentra Ostereidet og Lindås. Denne bustadutviklinga skal skje i nærleiken til skule, barnehage, fritids- og servicetilbod. Det er knytt ei rekke kvalitetskrav til bumiljøa for nye byggeområde, slik som trygg ferdsel, møteplassar, uterom og tilgang til natur og friområde. I tillegg opnar samfunnsdelen opp for å leggje til rette for spreidd busetnad i bygdene.

18. juni 2015 vedtok kommunen Områdeplan for Knarvik sentrum. Planen legg til rette for at Knarvik skal utviklast med bymessige strukturar og kvalitetar. Gjennom ein heilskapleg plan for arealbruk og krav til utforming av bygg og uteområde er målet at sentrum over tid skal bli ein attraktiv småby der dei gåande har ei klar prioritering. Planen legg vekt på at Knarvik skal ha god tilrettelegging for bustad, handel og service, ein god kollektivdekning, effektive parkeringsløyser og gode byrom for aktivitet og sosialt samvære. Planen opnar opp for ei vesentleg auke på bustader i sentrum.



## VEDLEGG 6. Store prosjekt på riksveg i NTP 2018-2029 innanfor avtaleområdet

Tabellen nedanfor viser store vegprosjekt i Bergensområdet som ligg inne i NTP 2018-29. Av desse er E39 Sveгатjørn – Rådal, RV555 Sotrasambandet, E16 Arna-Stanghelle og ringveg øst Arna-Vågsbotn som ligg inne med fullfinansiering i NTP 2018-29. Avtalepartane har merka seg at samferdselsministeren har opna for at E39 Vågsbotn-Klauvaneset kan prioriterast føre E16 Ringveg Øst Arna-Vågsbotn i NTP 2022-33. Dette er ei prioritering som dei lokale avtalepartane vil støtte.

### Store prosjekt -riksveg

	Kostnads- overslag	Statlege midlar 2018-23	Statlege midlar 2023-29	Anna finansering 2018-2029
E39 Sveгатjørn – Rådal	3845	3406		439
Rv555 Sotrasambandet	9 600	4 500	600	4 500
E39 Hordfast, Ådland- Sveгатjørn (start)	40 000		14 000	5 000
E39 Vågsbotn-Klauvaneset (start)	5 400		200	100
E16 Arna-Stanghelle	11 000		7 600	3 400
E16 Ringvei Øst Arna- Vågsbotn	4 500		2 200	2 300