

Saknr	133-17
Emnekode	510
Arkivsak	201513138

Til Byrådsavdeling for byutvikling.

## **Høringsuttalelse - Regional transportplan 2018-2029**

**Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 060417 sak 133-17 og fattet følgende vedtak:**

**Komite for miljø og byutvikling avgir, etter fullmakt gitt av bystyret 22.03.17, følgende høringsuttale til Regional transportplan 2018-2029:**

Bergen kommune vil innledningsvis berømme Hordaland fylkeskommune for et grundig og leservennlig planforslag som gir et godt utgangspunkt for å styre transportpolitikken i Hordaland i riktig retning. Forslaget samsvarer generelt godt med kommunale planstrategier for fremtidig byutvikling.

I det følgende presenteres noen generelle merknader fra Bergen kommune, primært knyttet til kapittel 3 (utviklingstrekk og utfordringer), kapittel 4 (økonomiske rammer) og kapittel 7 (transport i Bergensområdet).

Kapittel 3 omhandler viktige utviklingstrekk og utfordringer, og skal fungere som et bakgrunnstappe for hvilke satsinger som legges opp til i transportplanen. Her savner Bergen kommune en tydeligere omtale av klima- og miljøutfordringene og de avtaler om utslippskutt i transportsektoren som vi har forpliktet oss til på alle nivå, fra Paris-avtalen til Bergen kommunes klima- og energihandlingsplan – «Grønn strategi». Kravene til strenge utslippskutt tilsier stor bevissthet om målkonflikter og et paradigmeskifte i transportsektoren, som ikke kommer tilstrekkelig frem i bakgrunnskapittelet i planforslaget.

Bergen kommune viser ellers til at fylkeskommunen legger til grunn egen klimaplan fra 2014 som grunnlag for utslippskutt i transportsektoren i Hordaland. I klimaplan for Hordaland er det målsetting om 30 % kutt i klimagasser fra transportsektoren innen 2030. Etter Bergen kommunes vurdering er dette ikke tilstrekkelig ambisiøst. Dette er langt mindre ambisiøst enn Bergen kommunes vedtatte målsettinger gjennom «Grønn strategi», med mål om fossilfri by innen 2030. Bergen kommune viser også til at Bergen Næringsråd har utarbeidet en strategi – «Veikart for grønn næringstransport i Bergensområdet», som har som mål å redusere utslipp fra næringstransport med 80 % innen 2025. Bergen kommune oppfordrer Hordaland

fylkeskommune til å slutte seg til Bergen kommunes og Bergen Næringsråd sitt ambisjonsnivå, og legge til grunn målsetting om fossilfri transport i Bergensområdet innen 2030.

Bergen kommune er tilfreds med at endrede reisevaner er omtalt som et viktig utviklingstrekk i planforslaget. Det er svært viktig å dokumentere og presentere den positive utviklingen som faktisk har skjedd de siste årene. Etter Bergen kommunes syn kan denne omtalen gjerne understrekes enda sterkere, og peker i den forbindelse på at det nå foreligger oppdaterte tall for vekst i kollektivtransporten i 2016 (som ikke er tatt med i planforslaget).

Ett forhold knyttet til endrede reisevaner som ikke er godt belyst i planforslaget, gjelder den fremvoksende delekulturen. Dette er ikke omtalt under transportdelen, men under «generelle utviklingstrekk». Etter Bergen kommunes oppfatning er dette et viktig utviklingstrekk av potensielt stor betydning for transportsektoren, og bør derfor løftes frem som dette. Bruk av bildelinger og privat bildeling øker raskt, og tilrettelegging for å stimulere til videre vekst er viktig. I den forbindelse kan det nevnes at tilrettelegging for bildeling vil bli innarbeidet i parkeringsbestemmelsene i ny KPA (kommuneplanens arealdel), jf. prinsippsak om parkering, vedtatt i Bergen bystyre 25. januar 2017.

Et siste forhold i omtalen av utviklingstrekk Bergen kommune ønsker å kommentere, er omtalen av lokal luftforurensning i Bergen. Det er korrekt at risikoen for høy luftforurensning i Bergen er stor i vinterperioder med klart vær og lite vind. Samtidig er fremstillingen etter Bergen kommune sitt syn ikke tilstrekkelig nyansert/presis. Hovedutfordringene i Bergen har tradisjonelt vært å overholde grenseverdiene for nitrogendioksid – her har Bergen over mange år hatt et utslippsnivå på grensen til eller like over de lovfestede grensene. Samtidig har det sjelden vært utfordringer med å overholde utslippskravene til svevestøv. Nye, strengere utslippskrav til svevestøv gjør at dette kan bli en større utfordring og gi behov for nye tiltak i årene som kommer.

Når det gjelder kapittel 4 om økonomiske rammer for RTP, er Bergen kommune tilfreds med at det slås fast at det er nødvendig å videreføre dagens nivå på det fylkeskommunale tilskuddet til Bergensprogrammet inn i arbeidet med byvekstavgift, og at dette ligger inne som en binding. Samtidig viser Bergen kommune til formuleringer i planforslaget om at det fylkeskommunale bidraget til Bergen også skal kunne benyttes til eventuelle utbedringstiltak på fylkesvegnettet i Bergen som ikke inngår i byvekstavgiften. Bergen kommune vil fraråde en todeling av satsingen på infrastruktur i Bergen, der noe holdes utenom byvekstavgiften og en ny bypakke. En slik løsning vil også stå i motstrid til fylkeskommunens øvrige strategier mht finansiering, der delfinansiering med fylkeskommunale midler inn i bompengepakker tilstrebes for å få mest mulig ut av tilgjengelige ressurser.

Etter Bergen kommunes vurdering vil en bedre tilnærming være å sørge for at byvekstavgiften og en ny bypakke har prioriteringskriterier som tydelig åpner for nødvendig opprusting av veg, for eksempel innenfor programområdet trafikkikkerhet.

Når det gjelder satsing på trafikkikkerhet, er Bergen kommune tilfreds med at planforslaget har tatt opp i seg Bergen bystyre sitt forslag om å etablere «hjertesoner» ved alle grunnskoler. Videre implementering av dette vil skje i tett samarbeid mellom blant annet kommune og fylkeskommune, som kan gi grunnlag for nærmere omtale i endelig planforslag.

Bergen kommune viser til omtale av ny takst- og sonestruktur for kollektivtrafikken (jf. kapittel 6). Det fremgår her at fylkeskommunen vil redusere antall takstsoner til 7 soner. Sak om implementering av denne endringen ble behandlet i fylkestinget 8. mars 2017, med vedtak om implementering i løpet av 2018. I fylkestingssaken ble det bestemt at finansiering av tiltaket skal avgjøres i forbindelse med budsjettet for 2018.

Bergen kommune peker på at en slik endring vil medføre en sterkere subsidiering av kollektivtrafikken utenom Bergen, og understreker at finansieringen av slik endring ikke må gå utover satsingen på kollektivtransport i Bergen. I den sammenheng viser Bergen kommune til at 90 % av kollektivreisene i Hordaland skjer i og i umiddelbar nærhet til Bergen. For å nå nullvekstmålet og målet om dramatisk reduksjon i utslipp fra transportsektoren – der byene spiller en sentral rolle – er det avgjørende med en enda sterkere prioritering av kollektivtilbudet i Bergen i årene fremover.

I kapittel 7 omtales transport i Bergensområdet. Bergen kommune er i hovedsak tilfreds med forslag til formuleringer av hovedmål og delmål. Det påpekes at hovedmålet er formulert annerledes i kapittel 7 enn i kapittel 2, og ber om at dette blir rettet opp. Etter Bergen kommunes vurdering er formuleringen i kapittel 7 å foretrekke. Denne er noe kortere, mer avgrenset og får bedre frem behovet for at transportsystemet i by fremfor alt skal være miljøvennlig.

Når det gjelder delmål om å redusere utslipp av klimagasser, er dette koplet til målsettinger i gjeldende Klimaplan for Hordaland. Som tidligere omtalt, er dette etter Bergen kommunes vurdering ikke tilstrekkelig ambisiøst, og det bes om at nye nasjonale mål som blir vedtatt i forbindelse med ny NTP 2018-2029 som et minimum legges til grunn.

Bergen kommune har følgende merknader til forslag til strategier for transportsystemet i Bergen:

- Det bør komme tydeligere frem at Hordaland fylkeskommune anbefaler en differensiert tilnærming for å nå nullvekstmålet i Bergensområdet. Slik Bergen kommune leser planforslaget, påpekes det at nullvekst i de mest sentrale områdene (Bergen) ikke vil være tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet for hele området. Bergen kommune ber Hordaland fylkeskommune om å tydeliggjøre dette forholdet, og inviterer til at fylkeskommunen slutter seg til vedtatt mål i bystyret om reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

- Samordnet areal- og transportplanlegging: Bergen kommune slutter seg til foreslåtte strategi, og understreker viktigheten av et styrket samarbeid med regionsenterkommunene i Bergensområdet.

- Styrking av miljøvennlige transportformer: Bergen kommune slutter seg til de omtalte strategiske grepene for å styrke kollektivtilbud (både bybane, buss og båt), sykkel, gange. Samtidig peker Bergen kommune på at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad omtaler eller betoner viktigheten av styrket drift av kollektivtransporten for å nå målsettingene. Dersom en stor del av forventet vekst i transportbehov skal tas med kollektivtransport, vil økt tilbud (drift) av kollektivtransporten være avgjørende.

- Avgrense personbiltransporten: Bergen kommune slutter seg til omtale av restriktive tiltak. – for å avgrense personbiltransporten er det viktig at investeringer i nye vegsamband i og

rundt Bergen bygger opp under målet om redusert bruk av personbiltransport.

- I tilknytning til de to ovenstående punkter; Bergen kommune understreker behovet for en særlig sterk kollektivsatsing i og til Bergen i forbindelse med realisering av store riksvegsamband fra sør og vest for Bergen i perioden 2021-2024. Dette vil være nødvendig for å lykkes med å videreføre den flotte veksten i bruk av kollektivtransport i Bergen og Bergensområdet som vi har sett de siste årene.

- Bergen kommune slutter seg ikke til forslaget om at elbiler skal betale inntil halv takst i bompenger så snart Stortinget åpner for dette. Dette er en krevende avveining fordi elbilbruken er i ferd med å skyte fart og på et tidspunkt kan skape utfordringer med å nå nullvekstmålet. For å bidra til en høyst nødvendig utfasing av fossilbiler, er det samtidig avgjørende å beholde flest mulig fordeler for nullutslippsbiler. Etter Bergen kommunes vurdering bør betaling for elbiler i bomringen først skje når el-bil andelen passerer 20%.

Bergen kommune imøteser en strategi for kollektivtrafikk på sjø, mellom bydeler i Bergen og mellom Bergen og nabokommuner.

Bergen kommune vil til slutt kommentere foreslått strategi for fylkeskommunens rolle inn mot det statlige transportansvaret, jf. kapittel 9.

Det viktigste punktet i planforslaget handler om å arbeide aktivt inn mot sentrale myndigheter for å få realisert viktige prosjekt i Hordaland. Bergen kommune oppfordrer til at dette punktet skrives om, slik at strategien bygger opp under overordnet mål om trafikkreduksjon og at den samsvarer med øvrige strategier i planforslaget, som har et sterkt og tydelig fokus på behovet for å styrke drift og vedlikehold.

Følgende momenter må fremheves

- Behovet for statlige midler til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet
- Behovet for økt rammetilskudd fra staten til å styrke drift av kollektivtransporten i by

Bergen kommune ser for øvrig frem til å motta forslag til investeringsprogram for fylkesvegnettet på høring etter at Regional transportplan er vedtatt. På grunn av Bergen kommunes sterke interesser i utvikling av kollektivtilbudet, ber Bergen kommune også om å få mulighet til å gi innspill på handlingsprogram for Kollektivstrategi for Hordaland før dette vedtas i fylkestinget.

#### 7.4 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET I BERGENSOMRÅDET

- Styrke miljøvennlige transportformer  
Bergen bystyre kan ikke se at en plan for utvidelse av trolleybussnettet eller bussnett for nullutslippsbusser i Bergensområdet er belyst under punktet.

##### 7.4.4 Sykkel og gange på korte og mellomlange reiser.

Sammenhengende sykkelveinett gjennom Bergen sentrum må prioriteres.

Bergen kommune vil presisere at utslipp fra skip i havnen også fører med seg omfattende luftforurensning.

Bergen kommune understreker at, i tillegg til bybane utbygging i Bergen, er ny trase for

jernbane og vei mellom Arna og Voss et svært viktig samferdselstiltak i Hordaland. Strekningen er blitt stadig mer rasutsatt de senere år, og utgjør en fare for liv og helse. Ny trase på strekket er et viktig klimatilpassningstiltak, jf. overordna mål 2 på s. 43.

Bergen kommune mener at Ringvei Øst i Åsane Nord må sees i sammenheng med resten av Ringvei Øst via Arna og peker på at dette er et viktig tiltak for å lede trafikk dagens E 39 utenom Bergensdalen. Veistrekket fra Eikås via Ringvei Øst i Åsane Nord til Nordhordalandsbroen er spesielt ulykkesbelastet og representerer en stor miljøutfordring for eksisterende bebyggelse i området. Dersom en alternativ vei legges i åpen løsning i hele strekket vil den være svært negativt for store deler av området Åsane nord, og er derfor lite aktuelt. Det er viktig at det nå blir satt fokus på gjennomføring av prosjektet.

Bergen kommune understreker viktigheten av å videreutvikle sjøveis kollektivtransport med lave utslipp.

### **Tilleggstekst/endringer i høringsnotatet**

Kapittel 8 handler om hvordan regional transportplan skal følge opp regional plan for attraktive senter i Hordaland– senterstruktur, tjenester og handel. Senterplanen har ambisiøse mål om levende sentrum, med et variert tilbud av bolig, handel, tjenester og kultur. Når Senterplanens mål møter målene i regional transportplan om et effektivt transport- og kollektivsystem med disse regionsentrene som kollektivknutepunkt, kan det oppstå motsetninger og målkonflikter som bør belyses fra et bredere perspektiv enn de rent transportpolitiske

Lokalisering av og utforming av kollektivterminaler og innfartsparkeringsplasser kan gi den type konflikter som nevnes i planforslaget. I den forbindelse pekes det på nødvendigheten av å avveie behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplasser, med behovet for annen bruk av verdifulle areal sentralt i et bydelssenter/regionsenter. Dette er en reell målkonflikt Bergen kommune ønsker grundigere vurderinger av.

I tilfellet innfartsparkering bør det inkluderes flere perspektiver, ikke bare arealutnyttelse, men også hvordan flere biler og parkeringsplasser i et bydelssenter/regionsenter i seg selv kan være i motstrid mot de ambisiøse målene om levende og kompakte sentrum i Senterplanen. Bergen kommune mener videre at risikoen for slike potensielle målkonflikter er høyest i de mest urbaniserte senterområdene. Dette tilsier at det i gjennomgangen burde differensieres mellom bydelssentrene i Bergen og regionsentrene i resten av Bergensområdet. Det hadde vært nyttig å få etablert et prinsipp om at innfartsparkering plasseres nærmest mulig der folk reiser fra, og at størst mulig del av arbeidsreisen foregår med kollektiv transport, sykkel og gange.

### **Merknad**

I sentrum av Bergen, er det en utfordring at mange drosjer blir stående med motoren i gang over tid, mens de venter på tur. Tomgangskjøring er i strid med gjeldende regelverk. Bergen bystyre ønsker derfor at det utøves en strengere håndheving av §16 i Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) ovenfor drosjenæringen.

### **Komiteens behandling:**

Følgende representanter tok ordet:

Geir Steinar Dale (A), Norvald Bjarne Visnes (H), Tor A. Woldseth (FrP), Sondre L. Båtstrand (MDG), Endre Meyer Tvinnereim (A), Harald Berge Breistein (KrF), Per-Arne Larsen (V) og Lillian Blom (SV).

### **Forslag fremsatt i komiteen:**

Tor A. Woldseth (FrP) fremsatte på vegne av FrP følgende alternative forslag:

«Komite for miljø og byutvikling avgir, på vegne av bystyret i Bergen, følgende høringsuttalelse til Regional transportplan 2018-2029»:

I det følgende presenteres noen generelle merknader fra Bergen kommune. Merknadene knytter seg primært til:

- Ringveg Øst, E39 Nord i Åsane og Nordhordalands-sambandet
- Bybaneutbygging
- Samordnet areal- og transportplanlegging (fortettingsstrategi)
- Restriktive tiltak
- Sykkelveiutbygging
- Tog og logistikknutepunkt
- Konsekvensvurdering

- Hordaland skal tilby sine innbyggere og næringsliv et effektivt og trygt transportsystem. Det er et stort behov for å redusere sårbarheten i veisystemet i bergensområdet og avlaste de indre byområdene for gjennomgangstrafikk. Bergen kommune er tilfreds med at planforslaget tar opp i seg viktigheten av å få på plass ringvegsystem som Ringveg Øst. Bergen kommune mener imidlertid at dagløsning ikke er et alternativ for strekningen mellom Vågsbotn og Klauvaneset, og at Statens Vegvesen må starte opp reguleringsarbeidet umiddelbart slik at igangsetting av veien kan skje innen en fireårsperiode.

Det er beklagelig at Statens Vegvesen som selv har lagt frem Ringveg Øst-systemet ikke har avklart den nye traseen til Nordhordaland på et tidligere tidspunkt. Dette sett i lys av at eksisterende vei også er en skolevei for barn, og at strekningen i tillegg er trafikkfarlig. I tillegg kan en også påpeke at veien har en ÅDT på opp mot 20.000 biler i døgnet.

Kj51 = Kj05 (konsept øst) er å anse som det beste alternativet for en europavei E39 utenom Bergens sentrum. Denne traseen har også god tilkobling til E16 i Arna. Den er også en mulighet for tilkobling av trase mot Ringveg Vest i Fyllingsdalen. Europaveier er hovedpulsåren i vegnettet og må derfor ha god kapasitet til å få unna gjennomgangstrafikken så effektivt som mulig. Strekningen fra Klauvaneset (Nordhordalandsbroen) til Vågsbotn må igangsettes først og at dersom strekket nevnt som N3 ikke kan la seg realisere like hurtig som den allerede vedtatte Nyborgstunnelen (N4/N5) så bør man vurdere å bruke denne traseen (N4/N5).

Det er ikke ønskelig å ta vekk reguleringsplanen for Nyborgstunnelen (N4/N5), og heller ikke si fra seg de midlene som ligger i Nasjonal Transportplan til denne traseen uten at disse midlene overføres til eventuelt ny trase N3 som går fra Vågsbotn til Nordhordalandsbroen.

- Bergen kommune mener det bør satses på kostnadseffektive kollektivløsninger. Til tross for betydelig økt statlig støtte til bybaneutbyggingen i Bergen er bybanen fremdeles et svært dyrt prosjekt både i investeringer og i drift. Bergen kommune ser med bekymring på hvilke konsekvenser dette vil få for fylkeskommunens fremtidige budsjett og prioriteringer på andre områder. Med en gjeld i bompengeselskapet på 5 mrd. kroner er det vanskelig å se hvordan fremtidig bybaneutbygging til alle bydeler ikke vil påvirke andre viktige oppgaver som fylkeskommunen har.

Bergen kommune mener derfor at en bør tørre å se på andre alternative kollektivtransportløsninger, herunder å legge til rette for superbusser på strekninger som har behov for dette. Dette vil være et langt mer kostnadseffektivt alternativ til bybanen. Dagens nye busser er både i størrelse og sett ut i fra et miljøperspektiv et vel så godt alternativ til bybane. Kollektivtilbud skal være tilgjengelig for folk der de bor.

- I underpunkt 7.4.1 (samordnet areal- og transportplanlegging) er fortetting i vekstsoner trekt frem som et viktig tiltak for å sikre en arealpolitikk som bygger opp under og styrker konkurransekraften til de miljøvennlige transportformene. Bergen kommune merker seg at planforslaget ikke tar opp i seg hvilke konsekvenser en slik arealpolitikk vil få for fremtidig boligutbygging og boligpriser i Bergen.

En fortettingsstrategi som i all hovedsak fokuserer på 7 allerede kompakte byutviklingsområder vil by på store utfordringer, og er en strategi som Bergen kommune vil advare mot. Dette fordi det vil bli utfordrende å få bygget det antall boliger som bergenserne trenger. Prisnivået på disse boligene vil også etter all sannsynlighet ligge skyhøyt og på priser fra 60-90 000 kr. pr. kvadratmeter. Slike priser vil gjøre det vanskelig for ungdom i etableringsfasen samt store grupper av Bergens befolkning til å kunne håndtere. Boligutbygging i Bergen skal være slik at alle grupperinger av bergensere både med lav og høy inntekt skal kunne ha mulighet til å få en bolig i byen sin.

- Økte avgifter og regulering av parkeringstilbud er i planforslaget skissert som viktige virkemidler for å få overgang fra bil til miljøvennlige transportformer. Bergen kommune støtter seg ikke til en slik strategi. Fremfor å benytte seg av tiltak som medfører store økonomiske ulemper for innbyggerne, eller å regulere parkeringstilbudet som vil gjøre hverdagen vanskelig for dem som er avhengig av bil, mener Bergen kommune at det bør satses på attraktive kollektivløsninger som gir incentiver til å reise kollektivt fremfor å velge bil.

Samtidig er det viktig å erkjenne at mange bergensere vil velge bil fremfor kollektivt både nå og i fremtiden til tross for økte satsinger på kollektiv og gang- og sykkelvei. Det vil dermed være viktig også i fremtiden å legge til rette for gode parkeringsmuligheter og et bærekraftig transportsystem for dem som er avhengig av å bruke bilen, og ikke minst for at næringslivet skal ha en levedyktig fremtid i byen vår.

Miljøvennlige kjøretøy står for en stadig større andel av bilparken. Dette er en positiv utvikling som med all sannsynlighet, og sammen med utvikling av ny teknologi, vil fortsette i årene som kommer. Co2-problematikken vil dermed ikke være en like relevant problemstilling i fremtiden.

- Bergen kommune er i hovedsak tilfreds med at byutviklingen i større grad skal legge til rette

for at sykkel og gange tar en større del av transportveksten. Imidlertid er det viktig at kostnadene ved fremtidig utbygging av sykkelveinettet samsvarer med nytten.

I utviklingen av «sykkelbyen Bergen» må det legges til grunn en viss anerkjennelse av at langt i fra alle vil velge sykkel som transportmiddel. Bergen by har dessuten en topografi som gjør utbyggingen langt mer komplisert og kostbar enn i andre land vi liker å sammenligne oss med.

Bergen kommune mener at det bør konsentreres om å bygge ut sykkelveinettet i sentrum, og i og rundt sentrumsområdene med en radius på 2-3 km som et tiltak i å få ned bilbruken på korte reisestrek.

- Tog er et effektivt og miljøvennlig transportalternativ. Ved å ta i bruk eksisterende spor i kombinasjon med nye, vil Bergen kunne få et kollektivtilbud med tog som forbinder Arna, Åsane og Flesland med Bergen sentrum, 6 minutter til Åsane og Arna, 13 minutter til Flesland. Dersom en forbinder Bergen sentrum og Flesland med tog i 15minutters frekvens vil dette bli et konkurransedyktig alternativ til privatbilen til noen av Bergens største arbeidsplasser. Dette fordi det kan inkluderes stopp ved Haukeland sykehus, Oasen og Kokstad, innenfor reisetiden på 13 minutter. Bergen kommune er av den oppfatning at en slik trase er optimal med tanke på befolkning, arbeidsplasser og kollektivvennlig byutvikling. Dette vil også være et regionalt godt tilbud for dem som bor langs jernbanestrekket mellom Voss og Bergen.

Alle NSB sine linjer bør bli finansiert helt og holdent gjennom statsbudsjettet. Dette betyr at det ikke er bompenger som skal finansiere togtilbudet. Dette er et miljøprosjekt som kan sammenlignes med intercity tog som man har på Østlandet. Bergen sentrum har hatt problemer med dårlig luftkvalitet, spesielt på kalde dager. Derfor har flytting av godsterminal fra sentrum til annen lokasjon lenge vært drøftet som et miljøtiltak og ikke bare et kapasitetstiltak.

En flytting av terminal til Flesland Øst på forsvarrets område vil kunne avlaste sentrumskjernen i Bergen med over 1000 vogntog daglig. Selv om andelen kollektivreisende i Bergensområdet de siste årene har økt markant, mener Bergen kommune at et hurtig lokaltog alternativ vil kunne øke antall kollektivreisende betraktelig i årene som kommer. Med en forventet stor befolkningsvekst mener vi det er riktig å vurdere langsiktige løsninger, for både gods- og persontrafikk når nytt logistikknutepunkt skal velges.

### **Avslutning**

Bergen kommune vil understreke viktigheten av at det etableres kollektivprioriteringer som er effektivt og attraktivt for innbyggerne å benytte seg av. I en slik strategi er det også viktig at kost/nytte-prinsippet er tatt hensyn til, og at kostnader samsvarer med hva borgerne av Bergen og Hordaland har mulighet til å betjene. Det forutsetter god kunnskap om kostnad og effekt av ulike tiltak og prosjekter. En langsiktig regional strategiplan som vil ha stor betydning for fremtidens utvikling i transportsektoren og for folk flest må redegjøre for hvilke konsekvenser utviklingen vil ha for næringsliv, privatbilister, bosettingsmønster og kommuneøkonomi. Bergen kommune merker seg at dette mangler i planforslaget.»

Lillian Blom (SV) fremsatte på vegne av SV følgende alternative forslag i tre punkt:

«Byrådets innstilling med følgende endringer:



- a. Til punkt 3.1.4 Luftfart  
I klimaplan for Hordaland er det målsetting om 30 % kutt i klimagasser fra transportsektoren innen 2030 og Bergen kommunes vedtatte målsettinger gjennom «Grønn strategi», med mål om fossilfri by innen 2030. Rullebane 2 som vil øke Bergen sitt totale klimagassutslipp med i størrelsesorden 10 prosent, er ikke i tråd med de målsettinger. Videre vil rullebane 2 ha negative konsekvenser for blant annet friluftsliv, nærmiljø, naturmangfold, flystøy, luftforurensing og klimagassutslipp, ifølge rapport 2015 fra Norconsult. Bergen bystyre slår fast alternativ 0: Rullebane 2 bygges ikke. Dette samsvarer med de vedtatte målsettinger om fossilfri by innen 2030.
- b. Endre fra «lavutslippssamfunn» til «nullutslippssamfunn».
- c. «Bergen kommune slutter seg til forslaget om at elbiler kan betale inntil halv takst i bompenger så snart Stortinget åpner for dette.»»

Geir Steinar Dale (A) fremsatte på vegne av A, H, KrF og V følgende alternative forslag:

**«Komite for miljø og byutvikling avgir, etter fullmakt gitt av bystyret 22.03.17, følgende høringsuttale til Regional transportplan 2018-2029:**

«Bergen kommune vil innledningsvis berømme Hordaland fylkeskommune for et grundig og leservennlig planforslag som gir et godt utgangspunkt for å styre transportpolitikken i Hordaland i riktig retning. Forslaget samsvarer generelt godt med kommunale planstrategier for fremtidig byutvikling.

I det følgende presenteres noen generelle merknader fra Bergen kommune, primært knyttet til kapittel 3 (utviklingstrekk og utfordringer), kapittel 4 (økonomiske rammer) og kapittel 7 (transport i Bergensområdet).

Kapittel 3 omhandler viktige utviklingstrekk og utfordringer, og skal fungere som et bakgrunnstykke for hvilke satsinger som legges opp til i transportplanen. Her savner Bergen kommune en tydeligere omtale av klima- og miljøutfordringene og de avtaler om utslippskutt i transportsektoren som vi har forpliktet oss til på alle nivå, fra Paris-avtalen til Bergen kommunes klima- og energihandlingsplan – «Grønn strategi». Kravene til strenge utslippskutt tilsier stor bevissthet om målkonflikter og et paradigmeskifte i transportsektoren, som ikke kommer tilstrekkelig frem i bakgrunnskapittelet i planforslaget.

Bergen kommune viser ellers til at fylkeskommunen legger til grunn egen klimaplan fra 2014 som grunnlag for utslippskutt i transportsektoren i Hordaland. I klimaplan for Hordaland er det målsetting om 30 % kutt i klimagasser fra transportsektoren innen 2030. Etter Bergen kommunes vurdering er dette ikke tilstrekkelig ambisiøst. Dette er langt mindre ambisiøst enn Bergen kommunes vedtatte målsettinger gjennom «Grønn strategi», med mål om fossilfri by innen 2030. Bergen kommune viser også til at Bergen Næringsråd har utarbeidet en strategi – «Veikart for grønn næringstransport i Bergensområdet», som har som mål å redusere utslipp fra næringstransport med 80 % innen 2025. Bergen kommune oppfordrer Hordaland fylkeskommune til å slutte seg til Bergen kommunes og Bergen Næringsråd sitt ambisjonsnivå, og legge til grunn målsetting om fossilfri transport i Bergensområdet innen 2030.

Bergen kommune er tilfreds med at endrede reisevaner er omtalt som et viktig utviklingstrekk i planforslaget. Det er svært viktig å dokumentere og presentere den positive utviklingen som faktisk har skjedd de siste årene. Etter Bergen kommunes syn kan denne omtalen gjerne understrekes enda sterkere, og peker i den forbindelse på at det nå foreligger oppdaterte tall for vekst i kollektivtransporten i 2016 (som ikke er tatt med i planforslaget).

Ett forhold knyttet til endrede reisevaner som ikke er godt belyst i planforslaget, gjelder den fremvoksende delekulturen. Dette er ikke omtalt under transportdelen, men under «generelle utviklingstrekk». Etter Bergen kommunes oppfatning er dette et viktig utviklingstrekk av potensielt stor betydning for transportsektoren, og bør derfor løftes frem som dette. Bruk av bildelinger og privat bildeling øker raskt, og tilrettelegging for å stimulere til videre vekst er viktig. I den forbindelse kan det nevnes at tilrettelegging for bildeling vil bli innarbeidet i parkeringsbestemmelsene i ny KPA (kommuneplanens arealdel), jf. prinsipp sak om parkering, vedtatt i Bergen bystyre 25. januar 2017.

Et siste forhold i omtalen av utviklingstrekk Bergen kommune ønsker å kommentere, er omtalen av lokal luftforurensning i Bergen. Det er korrekt at risikoen for høy luftforurensning i Bergen er stor i vinterperioder med klart vær og lite vind. Samtidig er fremstillingen etter Bergen kommune sitt syn ikke tilstrekkelig nyansert/presis. Hovedutfordringene i Bergen har tradisjonelt vært å overholde grenseverdiene for nitrogendioksid – her har Bergen over mange år hatt et utslippsnivå på grensen til eller like over de lovfestede grensene. Samtidig har det sjelden vært utfordringer med å overholde utslippskravene til svevestøv. Nye, strengere utslippskrav til svevestøv gjør at dette kan bli en større utfordring og gi behov for nye tiltak i årene som kommer.

Når det gjelder kapittel 4 om økonomiske rammer for RTP, er Bergen kommune tilfreds med at det slås fast at det er nødvendig å videreføre dagens nivå på det fylkeskommunale tilskuddet til Bergensprogrammet inn i arbeidet med byvekstavtale, og at dette ligger inne som en binding. Samtidig viser Bergen kommune til formuleringer i planforslaget om at det fylkeskommunale bidraget til Bergen også skal kunne benyttes til eventuelle utbedringstiltak på fylkesvegnettet i Bergen som ikke inngår i byvekstavtalen. Bergen kommune vil fraråde en todeling av satsingen på infrastruktur i Bergen, der noe holdes utenom byvekstavtalen og en ny bypakke. En slik løsning vil også stå i motstrid til fylkeskommunens øvrige strategier mht finansiering, der delfinansiering med fylkeskommunale midler inn i bompengepakker tilstrebes for å få mest mulig ut av tilgjengelige ressurser.

Etter Bergen kommunes vurdering vil en bedre tilnærming være å sørge for at byvekstavtalen og en ny bypakke har prioriteringskriterier som tydelig åpner for nødvendig opprusting av veg, for eksempel innenfor programområdet trafikksikkerhet.

Når det gjelder satsing på trafikksikkerhet, er Bergen kommune tilfreds med at planforslaget har tatt opp i seg Bergen bystyre sitt forslag om å etablere «hjertesoner» ved alle grunnskoler. Videre implementering av dette vil skje i tett samarbeid mellom blant annet kommune og fylkeskommune, som kan gi grunnlag for nærmere omtale i endelig planforslag.

Bergen kommune viser til omtale av ny takst- og sonestruktur for kollektivtrafikken (jf. kapittel 6). Det fremgår her at fylkeskommunen vil redusere antall takstsoner til 7 soner. Sak om implementering av denne endringen ble behandlet i fylkestinget 8. mars 2017, med vedtak om implementering i løpet av 2018. I fylkestingssaken ble det bestemt at finansiering av

tiltaket skal avgjøres i forbindelse med budsjettet for 2018.

Bergen kommune peker på at en slik endring vil medføre en sterkere subsidiering av kollektivtrafikken utenom Bergen, og understreker at finansieringen av slik endring ikke må gå utover satsingen på kollektivtransport i Bergen. I den sammenheng viser Bergen kommune til at 90 % av kollektivreisene i Hordaland skjer i og i umiddelbar nærhet til Bergen. For å nå nullvekstmålet og målet om dramatisk reduksjon i utslipp fra transportsektoren – der byene spiller en sentral rolle – er det avgjørende med en enda sterkere prioritering av kollektivtilbudet i Bergen i årene fremover.

I kapittel 7 omtales transport i Bergensområdet. Bergen kommune er i hovedsak tilfreds med forslag til formuleringer av hovedmål og delmål. Det påpekes at hovedmålet er formulert annerledes i kapittel 7 enn i kapittel 2, og ber om at dette blir rettet opp. Etter Bergen kommunes vurdering er formuleringen i kapittel 7 å foretrekke. Denne er noe kortere, mer avgrenset og får bedre frem behovet for at transportsystemet i by fremfor alt skal være miljøvennlig.

Når det gjelder delmål om å redusere utslipp av klimagasser, er dette koplet til målsettinger i gjeldende Klimaplan for Hordaland. Som tidligere omtalt, er dette etter Bergen kommunes vurdering ikke tilstrekkelig ambisiøst, og det bes om at nye nasjonale mål som blir vedtatt i forbindelse med ny NTP 2018-2029 som et minimum legges til grunn.

Bergen kommune har følgende merknader til forslag til strategier for transportsystemet i Bergen:

- Det bør komme tydeligere frem at Hordaland fylkeskommune anbefaler en differensiert tilnærming for å nå nullvekstmålet i Bergensområdet. Slik Bergen kommune leser planforslaget, påpekes det at nullvekst i de mest sentrale områdene (Bergen) ikke vil være tilstrekkelig for å nå nullvekstmålet for hele området. Bergen kommune ber Hordaland fylkeskommune om å tydeliggjøre dette forholdet, og inviterer til at fylkeskommunen slutter seg til vedtatt mål i bystyret om reduksjon i personbiltrafikken med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.

- Samordnet areal- og transportplanlegging: Bergen kommune slutter seg til foreslåtte strategi, og understreker viktigheten av et styrket samarbeid med regionsenterkommunene i Bergensområdet.

- Styrking av miljøvennlige transportformer: Bergen kommune slutter seg til de omtalte strategiske grepene for å styrke kollektivtilbud (både bybane, buss og båt), sykkel, gange. Samtidig peker Bergen kommune på at planforslaget ikke i tilstrekkelig grad omtaler eller betoner viktigheten av styrket drift av kollektivtransporten for å nå målsettingene. Dersom en stor del av forventet vekst i transportbehov skal tas med kollektivtransport, vil økt tilbud (drift) av kollektivtransporten være avgjørende.

- Avgrense personbiltransporten: Bergen kommune slutter seg til omtale av restriktive tiltak. – for å avgrense personbiltransporten er det viktig at investeringer i nye vegsamband i og rundt Bergen bygger opp under målet om redusert bruk av personbiltransport.

- I tilknytning til de to ovenstående punkter; Bergen kommune understreker behovet for en særlig sterk kollektivsatsing i og til Bergen i forbindelse med realisering av store

riksvegsamband fra sør og vest for Bergen i perioden 2021-2024. Dette vil være nødvendig for å lykkes med å videreføre den flotte veksten i bruk av kollektivtransport i Bergen og Bergensområdet som vi har sett de siste årene.

- Bergen kommune slutter seg ikke til forslaget om at elbiler skal betale inntil halv takst i bompenger så snart Stortinget åpner for dette. Dette er en krevende avveining fordi elbilbruken er i ferd med å skyte fart og på et tidspunkt kan skape utfordringer med å nå nullvekstmålet. For å bidra til en høyst nødvendig utfasing av fossilbiler, er det samtidig avgjørende å beholde flest mulig fordeler for nullutslippsbiler. Etter Bergen kommunes vurdering bør betaling for elbiler i bomringen først skje når el-bil andelen passerer 20%.

Bergen kommune imøteser en strategi for kollektivtrafikk på sjø, mellom bydeler i Bergen og mellom Bergen og nabokommuner.

Bergen kommune vil til slutt kommentere foreslått strategi for fylkeskommunens rolle inn mot det statlige transportansvaret, jf. kapittel 9.

Det viktigste punktet i planforslaget handler om å arbeide aktivt inn mot sentrale myndigheter for å få realisert viktige prosjekt i Hordaland. Bergen kommune oppfordrer til at dette punktet skrives om, slik at strategien bygger opp under overordnet mål om trafikkreduksjon og at den samsvarer med øvrige strategier i planforslaget, som har et sterkt og tydelig fokus på behovet for å styrke drift og vedlikehold.

Følgende momenter må fremheves

- Behovet for statlige midler til å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på fylkesvegnettet
- Behovet for økt rammetilskudd fra staten til å styrke drift av kollektivtransporten i by

Bergen kommune ser for øvrig frem til å motta forslag til investeringsprogram for fylkesvegnettet på høring etter at Regional transportplan er vedtatt. På grunn av Bergen kommunes sterke interesser i utvikling av kollektivtilbudet, ber Bergen kommune også om å få mulighet til å gi innspill på handlingsprogram for Kollektivstrategi for Hordaland før dette vedtas i fylkestinget.»

Lillian Blom (SV) fremsatte på vegne av SV følgende tilleggsforslag i fire punkt:

1. «7.4 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET I BERGENSOMRÅDET
  - Styrke miljøvennlige transportformer  
Bergen bystyre kan ikke se at en plan for utvidelse av trolleybusnettet eller bussnett for nullutslippsbusser i Bergensområdet er belyst under punktet.
2. 7.4.3: Det må sikres kollektivfelt, og dermed køfri kollektivtransport på alle innfartsårer til i Bergen.
3. 7.4.4 Sykkel og gange på korte og mellomlange reiser.  
Sammenhengende sykkelveinett gjennom Bergen sentrum må prioriteres.
4. 7.4.3.3 Innfartsparkering: «Det skal ikke prioriteres innfartsparkeringer i sentersonene innenfor Bergen kommune bortsett fra ved Arna stasjon.»

Sondre L. Båtstrand (MDG) fremsatte på vegne av MDG følgende tilleggsforslag i syv punkt:

1. «Bergen kommune avviser behovet for ferjefri E39. Dette er et prosjekt som i stor grad vil øke biltrafikken og forurensningen, og skade naturmangfoldet. Bergen kommune vil heller prioritere elektrifisering av ferjedriften for å sikre en miljøvennlig infrastruktur i Hordaland.
2. Bergen kommune vil redusere planene for Ringveg Øst fra fire felt til to felt for å hindre tilrettelegging for økt biltrafikk.
3. Bergen kommune vil presisere at utslipp fra skip i havnen også fører med seg omfattende luftforurensning.
4. Følgende to setninger strykes fra høringsuttalelsen:
  - «Samtidig er fremstillingen etter Bergen kommune sitt syn ikke tilstrekkelig nyansert/presis» og
  - «Samtidig har det sjelden vært utfordringer med å overholde utslippskravene til svevestøv».
5. Bergen kommune ber om at nye jernbanelinjer blir utredet i planperioden.
6. Bergen kommune etterlyser satsing på tilrettelegging for samkjøring og bildeling som tiltak for å redusere trafikk.
7. For å sikre nødvendig komfort for kollektivreisende er det viktig med formålstjenlige leskur med sidevegger.»

Geir Steinar Dale (A) fremsatte på vegne av A, H, KrF og V følgende tilleggsforslag i tre punkt :

1. «Bergen kommune understreker at, i tillegg til bybane utbygging i Bergen, er ny trase for jernbane og vei mellom Arna og Voss et svært viktig samferdselstiltak i Hordaland. Strekningen er blitt stadig mer rasutsatt de senere år, og utgjør en fare for liv og helse. Ny trase på strekket er et viktig klimatilpasningstiltak, jf. overordna mål 2 på s. 43.
2. Bergen kommune mener at Ringvei Øst i Åsane Nord må sees i sammenheng med resten av Ringvei Øst via Arna og peker på at dette er et viktig tiltak for å lede trafikk dagens E 39 utenom Bergensdalen. Veistrekket fra Eikås via Ringvei Øst i Åsane Nord til Nordhordalandsbroen er spesielt ulykkesbelastet og representerer en stor miljøutfordring for eksisterende bebyggelse i området. Dersom en alternativ vei legges i åpen løsning i hele strekket vil den være svært negativt for store deler av området Åsane nord, og er derfor lite aktuelt. Det er viktig at det nå blir satt fokus på gjennomføring av prosjektet.
3. Bergen kommune understreker viktigheten av å videreutvikle sjøveis kollektivtransport med lave utslipp.»

Geir Steinar Dale (A) fremsatte på vegne av A, KrF og V følgende tilleggsforslag:

**«Tilleggstekst/endringer i høringsnotatet**

Kapittel 8 handler om hvordan regional transportplan skal følge opp regional plan for attraktive senter i Hordaland– senterstruktur, tjenester og handel. Senterplanen har ambisiøse mål om levende sentrum, med et variert tilbud av bolig, handel, tjenester og kultur. Når Senterplanens mål møter målene i regional transportplan om et effektivt transport- og kollektivsystem med disse regionsentrene som kollektivknutepunkt, kan det oppstå motsetninger og målkonflikter som bør belyses fra et bredere perspektiv enn de rent transportpolitiske

Lokalisering av og utforming av kollektivterminaler og innfartsparkeringsplasser kan gi den type konflikter som nevnes i planforslaget. I den forbindelse pekes det på nødvendigheten av å avveie behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplasser, med behovet for annen bruk av verdifulle areal sentralt i et bydelssenter/regionsenter. Dette er en reell målkonflikt Bergen kommune ønsker grundigere vurderinger av.

I tilfellet innfartsparkering bør det inkluderes flere perspektiver, ikke bare arealutnyttelse, men også hvordan flere biler og parkeringsplasser i et bydelssenter/regionsenter i seg selv kan være i motstrid mot de ambisiøse målene om levende og kompakte sentrum i Senterplanen. Bergen kommune mener videre at risikoen for slike potensielle målkonflikter er høyest i de mest urbaniserte senterområdene. Dette tilsier at det i gjennomgangen burde differensieres mellom bydelssentrene i Bergen og regionsentrene i resten av Bergensområdet. Det hadde vært nyttig å få etablert et prinsipp om at innfartsparkering plasseres nærmest mulig der folk reiser fra, og at størst mulig del av arbeidsreisen foregår med kollektiv transport, sykkel og gange.»

#### **Merknader fremsatt i komiteen:**

Geir Steinar Dale (A) fremsatte på vegne av A, KrF og V følgende merknad:

«I sentrum av Bergen, er det en utfordring at mange drosjer blir stående med motoren i gang over tid, mens de venter på tur. Tomgangskjøring er i strid med gjeldende regelverk. Bergen bystyre ønsker derfor at det utøves en strengere håndheving av §16 i Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) ovenfor drosjenæringen.»

#### **Votering:**

Alternativt forslag fra FrP fremsatt av Tor A. Woldseth (FrP) fikk 2 stemmer (FrP) og var dermed falt.

Alternativt forslag punkt 1 og 2 fra SV fremsatt av Lillian Blom (SV) fikk 3 stemmer (SV+MDG) og var dermed falt.

Alternativt forslag punkt 3 fra SV fremsatt av Lillian Blom (SV) fikk 2 stemmer (SV) og var dermed falt.

Alternativt forslag fra A, H, KrF og V fremsatt av Geir Steinar Dale (A) ble vedtatt enstemmig.

Tilleggsforslag punkt 1 og 3 fra SV fremsatt av Lillian Blom (SV) ble vedtatt med 15 stemmer (A+H+SV+KrF+MDG+V).

Tilleggsforslag punkt 2 og 4 fra SV fremsatt av Lillian Blom (SV) fikk 3 stemmer (SV+MDG) og var dermed falt.

Tilleggsforslag punkt 1, 2 og 6 fra MDG fremsatt av Sondre L. Båtstrand (MDG) fikk 3 stemmer (SV+MDG) og var dermed falt.

Tilleggsforslag punkt 3 fra MDG fremsatt av Sondre L. Båtstrand (MDG) ble vedtatt med 15 stemmer (A+H+SV+KrF+MDG+V).

Tilleggsforslag punkt 4 fra MDG fremsatt av Sondre L. Båtstrand (MDG) fikk 1 stemme (MDG) og var dermed falt.

Tilleggsforslag punkt 5 og 7 fra MDG fremsatt av Sondre L. Båtstrand (MDG) fikk 5 stemmer (FrP+SV+MDG) og var dermed falt.

Tilleggsforslag punkt 1 og 3 fra A, H, KrF og V fremsatt av Geir Steinar Dale (A) ble vedtatt med 15 stemmer (A+H+SV+KrF+MDG+V).

Tilleggsforslag punkt 2 fra A, H, KrF og V fremsatt av Geir Steinar Dale (A) ble vedtatt med 12 stemmer (A+H+KrF+V).

Tilleggsforslag fra A, KrF og V fremsatt av Geir Steinar Dale (A) ble vedtatt med 12 stemmer (A+SV+KrF+MDG+V).

Merknad fra A, KrF og V fremsatt av Geir Steinar Dale (A) ble vedtatt med 12 stemmer (A+SV+KrF+MDG+V).

### **Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 220317 sak 109-17 og avga følgende innstilling:**

1. Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Hordaland fylkeskommunes forslag til Regional transportplan Hordaland 2018-2029 i samsvar med byrådets anbefaling.
2. Bystyret understreker at, i tillegg til bybane, er ny trase for jernbane og vei mellom Arna og Voss er det viktigste nye samferdselstiltaket i Hordaland. Strekningen er blitt stadig mer rasutsatt de senere år, og utgjør en fare for liv og helse. Ny trase på strekket er et viktig klimatilpasningstiltak, jf. overordna mål 2 på s. 43.
3. Bystyret mener at Ringvei Øst i Åsane Nord må sees i sammenheng med resten av Ringvei Øst via Arna og peker på at dette er et viktig tiltak for å lede trafikk dagens E 39 utenom Bergensdalen. Veistrekket fra Eikås via Ringvei Øst i Åsane Nord til Nordhordalandsbroen er spesielt ulykkesbelastet og representerer en stor miljøutfordring for eksisterende bebyggelse i området. Det er derfor viktig at det blir satt fokus på gjennomføring av prosjektet.
4. Bystyret understreker viktigheten av å videreutvikle sjøveis kollektivtransport med lave utslipp.
5. Forslag til tilleggstekst/endringer i høringsnotatet:

Kapittel 8 handler om hvordan regional transportplan skal følge opp regional plan for attraktive senter i Hordaland– senterstruktur, tjenester og handel. Senterplanen har ambisiøse mål om levende sentrum, med et variert tilbud av bolig, handel, tjenester og kultur. Når Senterplanens mål møter målene i regional transportplan om et effektivt transport- og kollektivsystem med disse regionsentrene som kollektivknutepunkt, kan det oppstå motsetninger og målkonflikter som bør belyses fra et bredere perspektiv enn de rent transportpolitiske.

Lokalisering av og utforming av kollektivterminaler og innfartsparkeringsplasser kan gi den type konflikter som nevnes i planforslaget. I den forbindelse pekes det på nødvendigheten av å avveie behovet for sentral lokalisering av innfartsparkeringsplasser, med behovet for annen bruk av verdifulle areal sentralt i et bydelsenter/regionsenter. Dette er en reell målkonflikt Bergen kommune ønsker grundigere vurderinger av.

I tilfellet innfartsparkering bør det inkluderes flere perspektiver, ikke bare arealutnyttelse, men også hvordan flere biler og parkeringsplasser i et bydelsenter/regionsenter i seg selv kan være i motstrid mot de ambisiøse målene om levende og kompakte sentrum i Senterplanen. Bergen kommune mener videre at risikoen for slike potensielle målkonflikter er høyest i de mest urbaniserte senterområdene. Dette tilsier at det i gjennomgangen burde differensieres mellom bydelsentrene i Bergen og regionsentrene i resten av Bergensområdet. Det hadde vært nyttig å få etablert et prinsipp om at innfartsparkering plasseres nærmest mulig der folk reiser fra, og at størst mulig del av arbeidsreisen foregår med kollektiv transport, sykkel og gange.

#### 6. 7.4 STRATEGIAR FOR UTVIKLING AV TRANSPORTSYSTEMET I BERGENSOMRÅDET

- Styrke miljøvennlige transportformer  
Bergen bystyre kan ikke se at en plan for utvidelse av trolleybusnettet eller bussnett for nullutslippsbusser i Bergensområdet er belyst under punktet.

#### **Merknad**

I sentrum av Bergen, er det en utfordring at mange drosjer blir stående med motoren i gang over tid, mens de venter på tur. Tomgangskjøring er i strid med gjeldende regelverk. Bergen bystyre ønsker derfor at det utøves en strengere håndheving av §16 i Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler) ovenfor drosjenæringen.

Norvald Bjarne Visnes (H) fremsatte på vegne av H og FrP følgende protokolltilførsel:

«Saken tas foreløpig til orientering.»

#### **Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

Bergen kommune avgir høringsuttalelse til Hordaland fylkeskommunes forslag til Regional transportplan Hordaland 2018-2029 i samsvar med byrådets anbefaling.

Bystyrets kontor, 7. april 2017  
Andreas Berg  
førstekonsulent