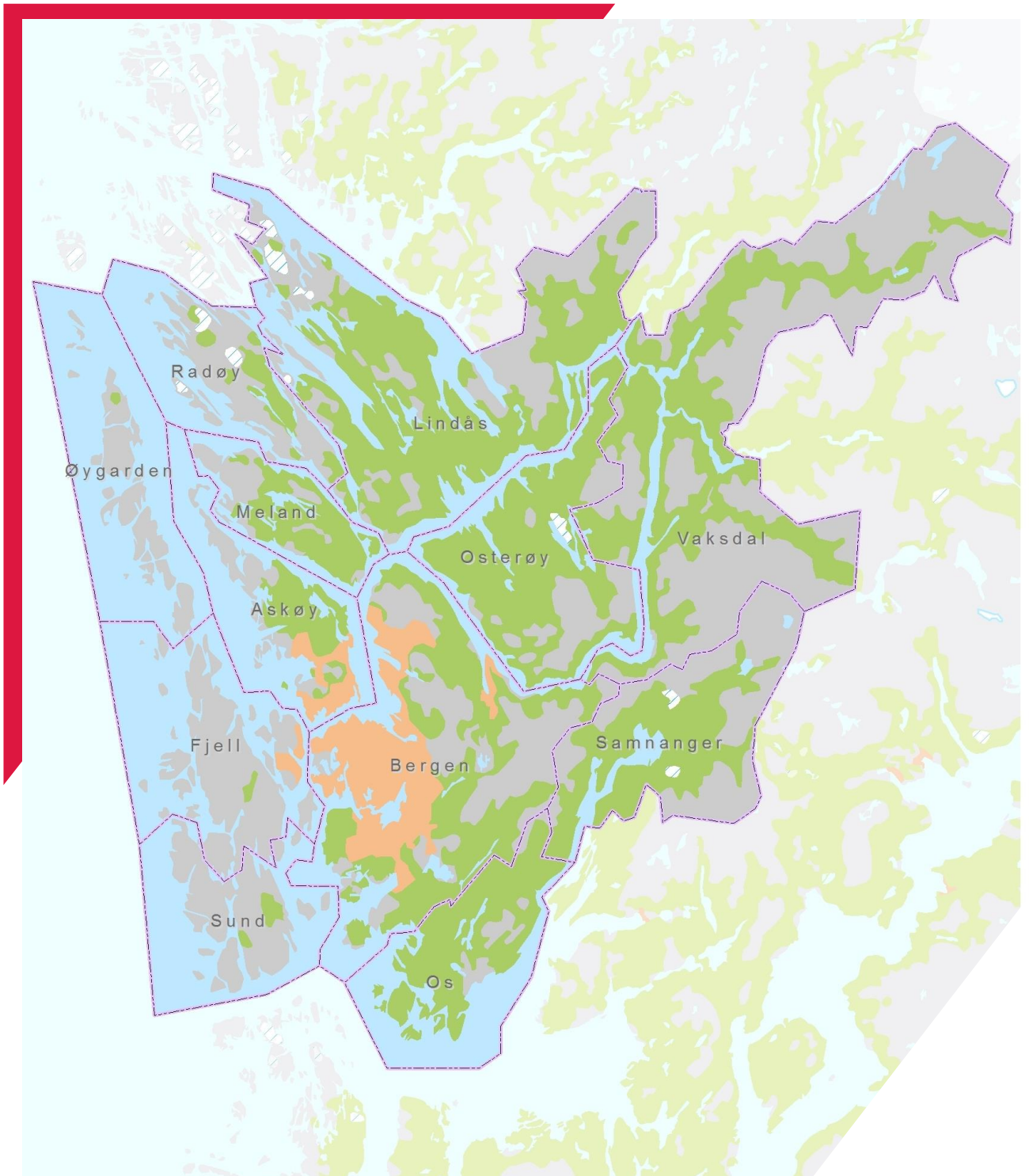


# Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

## Planprogram



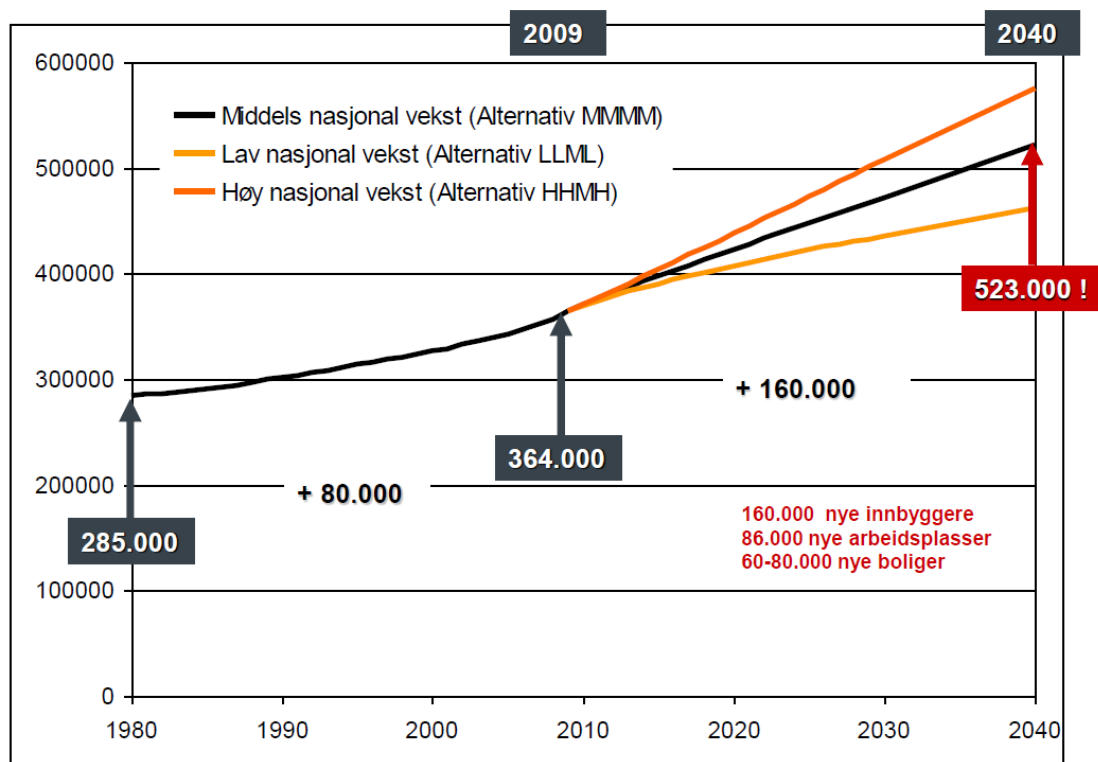


# Innhald

<b>Innhald</b> .....	<b>2</b>
<b>1. Innleiing</b> .....	<b>3</b>
1.1. Bakgrunn .....	4
<b>2. Føremål</b> .....	<b>5</b>
2.1. Hovudføremål .....	5
2.2. Delføremål .....	5
<b>3. Føringar og rammer</b> .....	<b>6</b>
3.1. Nasjonal politikk .....	6
3.2. Regional politikk .....	8
3.3. Andre aktuelle prosessar .....	9
3.4. Formelle rammer og verknad .....	11
<b>4. Modellar for utvikling</b> .....	<b>13</b>
<b>5. Plantema og konkretisering av planarbeidet</b> .....	<b>15</b>
5.1. Senterstruktur, knutepunkt og byggjeområde .....	15
5.2. Bustadområde .....	15
5.3. Regionale næringsområde .....	16
5.4. Transport .....	17
5.5. Natur, kulturmiljø og landskap .....	19
5.6. Regional samhandling og samordning .....	19
<b>6. Organisering og medverknad</b> .....	<b>20</b>
6.1. Politisk handsaming og mandat .....	20
6.2. Medverknad .....	21
<b>7. Framdrift</b> .....	<b>22</b>
<b>8. Konsekvensutgreiing og kunnskapsgrunnlag</b> .....	<b>22</b>
8.1. Kunnskapsgrunnlag .....	22
8.2. Konsekvensutgreiing (KU) .....	22

# 1. Innleiing

I Bergensområdet er det forventa ein kraftig folkevekst fram mot 2030 og SSB sine middelprognosar indikerer at folketalet kan stige med 160.000 nye innbyggjarar i perioden. Dersom prognosane slår til vil det bu over ein halv million menneske i Bergensområdet i 2040. Det er i hovudsak tre faktorar som forklarar veksten, innflytting, innvandring og auka fødselstal. Netto innvandring er den faktoren som har størst betydning for veksten. Dette er og den faktoren det er knytt mest usikkerheit til. Korleis situasjonen i Europa utviklar seg og høve mellom inntekt i Noreg og andre medlemsland i OECD, er usikre faktorar som vil påverke arbeidsinnvandringa.



Figur 1. Folketalsprognose for Bergensområdet fram mot 2040. (Tal frå SSB)

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet skal legge grunnlag for framtidig vekst og vekstkraft i regionen, samtidig som den skal syte for at veksten blir handtert på ein berekraftig måte.

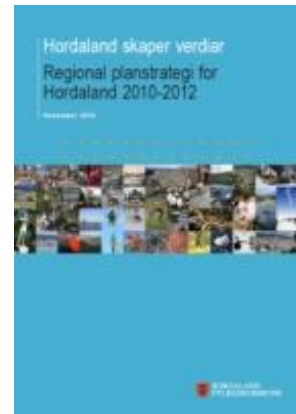
Vekst er eit gode og gir potensial til utvikling og auka velferd. Positive framtidutsikter gir evne og vilje til å investere i nye arbeidsplassar, næringsverksemd, teneste og servicetilbod og bustader. Vekst gir auka ressursar og moglegheiter til å samordne aktivitet på tvers av kommunegrenser og til å skape nye tilbod. Det kan også skape grunnlag for endring og utvikling av eit meir berekraftig og samordna utbyggingsmønster.

Vekst i folketalet vil skape behov for nye bustader, arbeidsplassar og næringsareal, og såleis skape ein auke i transportbehovet. Dette kan skape press på infrastruktur, landskap og miljø. Dette planarbeidet handlar om korleis Bergensområdet skal handtere veksten på ein berekraftig måte, slik at den blir utnytta til det beste for heile regionen.

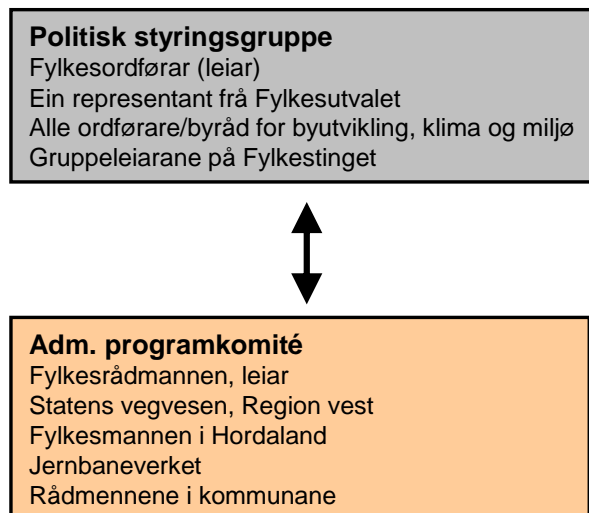
## 1.1. Bakgrunn

Regional plan for Bergensområdet er forankra i Regional planstrategi for Hordaland 2010-2012 der føremålet blei skildra slik:

*Føremålet med planarbeidet er å utvikle eit utbyggingsmønster som legg til rette for vekst i bustader og næringsareal innanfor berekraftige ramar, knytt til kollektivtransport og effektiv vegtransport, og med omsyn til ein langsiktig grønstruktur, jordvern, samt gode nærmiljøkvalitetar.*



Det blei arrangert eit innleiande drøftings og informasjonsmøte 11. mai 2011. September 2011 leverte Norconsult på oppdrag eit utfordringsnotat der dei skisserte nokre sentrale problemstillingar som kunne inngå i arbeidet. Formelt starta arbeidet med vedtak i Fylkesutvalet i januar 2012, jf. FUV-sak 9/12. Her ble det vedteken følgjande organisering av arbeidet med planprogrammet:



### Styringsgruppa har i arbeidet med planprogram bestått av:

Tom-Charster Nilsen	Fylkesordfører, leiar
Astrid F. Selsvold	Fylkesutvalet
Filip Rygg	Byråd for byutvikling, klima og miljø, Bergen kommune
Siv Høgtun	Ordfører Askøy kommune
Eli Berland	Ordfører Fjell kommune
Astrid Aarhus Byrknes	Ordfører Lindås kommune
Nils Marton Aadland	Ordfører Meland kommune
Kari Fosseid Aakre	Ordfører Osterøy kommune
Jon Askeland	Ordfører Radøy kommune
Marit Aase	Ordfører Samnanger kommune
Ove Trellevik	Ordfører Sund kommune
Eirik Haga	Ordfører Vaksdal kommune
Otto Harkestad	Ordfører Øygarden kommune
Ruth Grung	Gruppeleiar på fylkestinget for Arbeidarpartiet
Terje Søviknes	Gruppeleiar på fylkestinget for Fremskrittspartiet
Mona Røsvik Strømme	Gruppeleiar på fylkestinget for Høyre
Torill Selsvold Nyborg	Gruppeleiar på fylkestinget for Kristeleg folkeparti
Tom Sverre Tomren	Gruppeleiar på fylkestinget for Miljøpartiet De Grønne
Natalie Golis	Gruppeleiar på fylkestinget for Raudt
Benthe Bondhus	Gruppeleiar på fylkestinget for Senterpartiet
Aud Karin Oen	Gruppeleiar på fylkestinget for Sosialistisk Venstreparti
Mona Haugland Hellesnes	Gruppeleiar på fylkestinget for Venstre

**Programkomiteen har i arbeidet med planprogram bestått av:**

Paul M. Nilsen	Fylkesrådmann, leiar
Rune Fjeld	Assisterande fylkesmann
Helge Eidsnes	Regionvegsejef Statens Vegvesen Region Vest
Lars Christian Stendal	Regional utviklingsdirektør Jernbaneverket Sør/Vest
Mette Svanes	Bergen kommune
Odd Magne Utkilen	Rådmann Askøy kommune
Steinar Nesse	Rådmann Fjell kommune
Kåre Jordal	Rådmann Lindås kommune
Ingvild Hjelmtveit	Rådmann Meland kommune
Knut Terje Rekve	Rådmann Os kommune
Odd Ivar Øvregård	Rådmann Osterøy kommune
Jarle Landås	Rådmann Radøy kommune
Tone Ramsli	Rådmann Samnanger kommune
Gerhard Inge Storebø	Rådmann Sund kommune
Trine P. Grønbech	Rådmann Vaksdal kommune
Edvard Jarle Bolstad	Rådmann Øygarden kommune

I arbeidet med planprogram ble det innhenta synspunkt frå næringsalliansen, Business Region Bergen, Universitetet i Bergen, Helse Vest, NAF og Naturvernforbundet. Fylkesordførar har i tillegg vore i møte med formannskapa i kommunane Askøy, Sund, Øygarden, Lindås, Meland, Radøy, Samnanger og Vaksdal for å drøfte utfordringar og mogelegheiter med planarbeidet.

Fylkesutvalet i Hordaland vedtok endeleg planprogram i sitt møte 29.08.2013.

## 2. Føremål

### 2.1. Hovudføremål

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet skal skape grunnlag for vekst og ein berekraftig og konkurransedyktig region. Samhandling på tvers av administrative grenser, sektorar og forvaltningsnivå skal fremje regional utvikling og attraktivitet. Ei konsentrert senterutvikling skal underbygge eit effektivt og miljøvenleg transportsystem med god framkome for befolkning og næringsliv. Planen skal og legge til rette for utbygging av naudsynt sosial infrastruktur.

### 2.2. Delføremål

#### Vekst

Planen skal leggje grunnlaget for framtidig vekst og ei effektiv utnytting av infrastruktur, ressursar og fremje god samfunnsøkonomi. Veksten i Bergensområdet skal bli utnytta til det beste for heile regionen, og gjennom samhandling skal en legge til rette for at veksten skjer innanfor berekraftige rammar.

#### Areal- og transportutvikling

Bergensområdet skal ha ei effektiv arealbruk og tilstrekkeleg med attraktive og varierte bustad- og næringsareal, med gode kvalitetar for nærmiljø. Desse skal vere samordna med eit velutvikla kollektivsystem og ein effektiv og sikker vegtransport. Utbyggingsstrategien skal bidra til å redusere transportomfanget og gi grunnlag for at ein større del av personreisene kan skje med kollektivtransport, sykkel og gange. Planen skal leggje til rette for god framkome og tilgjenge for person-, gods- og nytte-transport med gode koplingar mellom ulike transportformar. Planen skal og legge til rette for utbygging av naudsynt sosial infrastruktur.

#### By- og tettstadsutvikling

Bergen by skal utviklast vidare som navet i Bergensområdet. Samtidig skal det leggest grunnlag for utvikling av levande regionsenter og attraktive kommunesenter, bydelsenter, og lokalsenter i Bergensområdet. Desse skal i størst mogeleg grad vere sjølvforsynte slik at fleire av daglegdagse aktivitetar kan skje innanfor eit avgrensa område. Bergensområdet skal ha ein arealbruk med meir konsentrert senterutvikling samtidig som ein tek vare på viktige kvalitetar i nærområda.

### Regional grønstruktur

Utviklinga av by-, tettstads og senterområda skal avgrensast mot viktige verdiar for naturmiljø, landskap, kulturminne, friluftsliv og landbruk. Desse verdiane skal vidareutviklast som ein ressurs for livskvalitet, folkehelse og matproduksjon.

### Utslepp av klimagassar og forureining

Bergensområdet skal ha eit effektivt transportsystem som fremjar miljøvenlege transportval og reduksjon av lokal luftforureining og utslepp av klimagassar. Planlegginga skal og ta omsyn til naudsynt tilpassing til forventta klimaendringar.

### Samhandling og struktur

Samhandling på tvers av kommunegrensar, forvaltningsnivå og sektorar er vesentleg for å skape ei balansert utvikling og ein velfungerande region. Planen skal bidra til betre samhandling og samarbeid. Planen skal vise korleis den står i høve til andre planar, og kvar ansvaret for gjennomføringa av dei ulike delane av planen ligg.

## 3. Føringer og rammer

### 3.1. Nasjonal politikk

#### **Rikspolitisk retningslinje for samordna areal og transportplanlegging**

Retningslinene blei vedteken ved kongeleg resolusjon 20. august i 1993 og skal bli lagt til grunn for regional og kommunal planlegging. Det overordna målet med retningslinene er at:

*Arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.*

I august 2013 sendte Miljøverndepartementet nye statlege planretningsliner for samordna bustad-, areal-, og transportplanlegging. Dei nye retningslinene vil bli lagt til grunn for planarbeidet.

#### **Statlege planretningsline for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen**

Føremålet med disse retningslinjene er å tydeleggjere nasjonal arealpolitikk i 100-metersbeltet langs sjøen. Målet er å ta vare på allmenne interesser og unngå uheldig bygging langs sjøen, jfr. forbudet mot tiltak i 100-metersbeltet langs sjøen i § 1-8 i plan- og bygningsloven. Det er gitt ein geografisk differensiering, der vernet er strengast i sentrale område der presset på areala er stort.

I retningslinjene deles landet inn i tre hovudområder:

- Kategori 1: Kystkommunane i Oslofjordregionen.
- Kategori 2: Andre områder der presset på areala er stort.
- Kategori 3: Områder med mindre press på areala.

I Bergensområdet er kommunane Askøy, Bergen, Fjell, Lindås, Meland, Os, Sund, Øygarden i kategori 2, mens Osterøy, Radøy, Samnanger og Vaksdal er i kategori 3.

## Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

Nasjonale forventningar vedtatt ved kongeleg resolusjon 24. juni 2011. Særleg relevante forventningar er:

### Klima og energi

Regjeringa forventar at:

- Fylkeskommunene utarbeider regionale planer for samordnet areal- og transportplanlegging som gjennom effektiv arealutnyttelse bidrar til å redusere behovet for transport og styrker grunnlaget for klimavennlige transportformer.

### By og tettstadsutvikling

Regjeringa forventar at

- Fylkeskommuner og kommuner har en aktiv rolle i arbeidet med bypakker for areal- og transportutvikling, hvor virkemidler for miljøvennlig transport og tiltak for å begrense biltrafikk sees i sammenheng med en arealbruk som bygger opp under kollektiv-, sykkel- og gangtransport
- Fylkeskommunene og kommunene bidrar til å hindre nedbygging av verdifulle landbruks-, natur- og friluftsområder. Regionale planer bør angi verdifulle landbruksarealer og gjennom langsiktige utbyggingsstrategier trekke klare grenser mot jordbruksarealer og overordnet grønnstruktur
- By- og tettstedskommuner vektlegger fortetting og transformasjon i sentrum og rundt kollektivknutepunkter og bidrar til å forhindre byspredning. Fortetting og omforming skjer med kvalitet og uten at det forringer omgivelsene eller fører til økt forurensning
- Bysentrum, lokalsentre og tettsteder knyttes til hovedlinjer for kollektivtransport og kollektivknutepunkter med gode overgangsmuligheter. Det legges til rette for korttidsparkering, parkering for reisende og for sikker sykkelparkering ved kollektivknutepunkter
- Det legges til rette for en aktiv livsstil og økt friluftsliv ved å knytte sentrum, boligområder, skoler og barnehager til friluftsområder gjennom etablering av trygge og sammenhengende forbindelser for gående og syklende.

### Samferdsel og infrastruktur

Regjeringa forventar at:

- Areal- og transportplanleggingen samordnes slik at behovet for transport reduseres og grunnlaget for klima- og miljøvennlige transportformer styrkes. Planlegging av sykkel- og gangveier vektlegges
- Det tas hensyn til næringslivets transport og at virksomheter som skaper tungtransport lokaliseres til områder med god tilgjengelighet til hovedvegnett, jernbane og havner
- Fylkeskommunene og kommunene i samarbeid med statlige fagmyndigheter bidrar til at gods-terminaler og havner utvikles som effektive logistikknutepunkt, og at det i planlegging av sjøområder tas hensyn til farledene for skipstrafikken
- Infrastruktur for kollektivtrafikken, gang- og sykkelvegnett og utbyggingsmønster vurderes i sammenheng for å øke tilgjengeligheten for alle brukere, og at planleggingen bidrar til et sammenhengende og universelt utformet gangnett.

### Verdiskaping og næringsutvikling

Regjeringa forventar at:

- Det tas hensyn til bedrifters og næringers behov for beliggenhet og egnede arealer, samtidig som arealbruken avklares mot andre bruks- og verneinteresser



### Natur, kulturmiljø og landskap

Regjeringa forventar at:

- Planleggingen bygger på oppdatert og tilgjengelig kunnskap om arealbruk og natur-, kulturminne-, kulturmiljø- og landskapsverdier. Nødvendig kartlegging og vurdering av disse verdiene inngår i planlegginga
- Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til landbruksarealer og kulturlandskapet, og bidrar til at de nasjonale jordvernmålene nås ved å begrense omdisponering av de mest verdifulle jordressursene og redusere oppsplitting av viktige arealer
- Fylkeskommunene og kommunene bidrar til økt bevissthet og kunnskap om landskapsverdier og ivaretar landskaps hensyn i planlegginga”.

### Nasjonal transportplan

Nasjonal transportplan sitt overordna mål i gjeldande NTP 2010-2019 er å *tilby eit effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvenleg transportsystem som dekkjer samfunnet sine behov for transport og fremjar regional utvikling*. I arbeidet med NTP for 2014-2023 er det lagt til grunn at regjeringa sine mål med samferdslepolitikken ligg fast. Dei to mest relevante måla er:

1. Betre framkomsten og redusere avstandskostnader.
2. Oppfylle miljø- og klimamål.

Under hovudmål 1 i transportetatane sitt forslag til NTP for 2014 – 2023 er det fleire etappemål som er relevante for Regional plan for Bergensområdet. Forslaget inneheld forslag til strategiar for Bergensområdet:

- Veksten i persontransporten i dei største byane må takast av dei miljøvenlege transportformene.
- Felles regionpakke for gjennomføring og finansiering av tiltak, der førsteprioritet er å utvikla eit kapasitetssterkt kollektivtilbod til alle bydelar
- Sikre framkome for ekspress- og matebusstilbod
- Utarbeide ein regional arealplan som legg kollektivsystemet til grunn
- E39 Svevatjørn – Rådal vert prioritert i planteknisk ramme
- Sotrasambandet vert prioritert ved + 20 % ramme
- E39 Nyborg – Klauvaneset vert prioritert ved + 45 % ramme
- Dobbeltspor og ny jernbanetunell gjennom Ulriken vert prioritert i planteknisk ramme
- I tillegg er Sætre og Bjørkhaugtunnellen inne ved + 20 % ramme

## 3.2. Regional politikk

### **Klimaplan for Hordaland 2010 – 2020**

Klimaplan for Hordaland har fleire mål for arealbruk og transport som er relevante for arbeidet med regional areal- og transportplan for Bergensområdet:

- Hordaland skal ha ein effektiv arealbruk som reduserer behovet for reising, stimulerer til meir miljøvenleg transport og unngår nedbygging av verdifulle areal.
- Utslepp frå vegtrafikk i Hordaland skal reduserast med 20 % i 2020 i høve til 1991, og 30 % innan 2030.

## Regional Transportplan for Hordaland 2012 – 2023

Regional Transportplan (RTP) Hordaland 2013-2024 er ein samla langsiktig regional strategiplan for transportsektoren i Hordaland. Planen skal leggje grunnlag for fylkeskommunen sine prioriteringar gjennom handlingsprogram og budsjettvedtak, samstundes som den skal gje innspel og føringar til prosessar som gjeld Hordaland, men som ligg utanfor fylkeskommunen sitt direkte ansvarsområde. Planen har eit eige kapittel som omhandlar Bergensområdet med eigne delmål for reisemiddelfordeling som er gitt i tabell 1.

Det er utforma konkrete mål for reisemiddelfordeling i Bergensområdet, sjå tabell 1.

Tabell 1. Transportmål for Bergensområdet

Mål om endring av reisemiddelfordeling i Bergensområdet	2012	2024
Delen av reiser med privatbil skal reduserast	64 %	56 %
Denne reduksjonen skal fordele seg på miljøvenlege transportformer som følgjer:		
Delen av reiser med kollektivtransport skal auke:	12 %	16 %
Delen av reiser med sykkel skal auke:	3 %	8 % <sup>1</sup>
Delen av reiser med gange:	19 %	19 %
Anna (taxi, mc, moped m.m):	2 %	1 %
<b>SUM:</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>

\*I RTP er det i tillegg lagt inn følgjande presisering; « I sentrale delar av byane og tettstader bør sykkelandelen i høve til NTP liggje i intervallet 10 % til 20 %».

Omforma i reine trafikktal betyr denne reisemiddelfordeling at talet på bilreiser vil vera om lag det same i 2024 som i 2012. Dei måla RTP legg til grunn er i tråd med nasjonale forventningar om at trafikkveksten i byane må takast av kollektivtransport, gåing og sykling. Auken i delen av reiser med kollektivtransport inneber om lag det same som målet om 50 % vekst i talet på passasjerar.

I følgje SSB sine middelprognosar lagt til grunn vil Bergensområdet få ein folketalsvekst på 18 prosent fram til 2024. Ein kan då tilsvarende anta 18 prosent vekst i talet på reiser. Dette betyr at endra reisemiddelfordeling inneber ei tredobling av talet på sykkelreiser, over 50 % auke i talet på kollektivreisande og ein tilnærma nullvekst i biltrafikken.

## Regional næringsplan for Hordaland

Regional næringsplan skal gje retning for Hordaland fylkeskommune, og andre regionale aktørar, sin bruk av økonomiske verkemiddel for å fremje innovasjon og næringsutvikling i heile fylket. Planen er utarbeida, og skal gjennomførast i nært samarbeid med verksemdar, bransjeorganisasjonar, næringsforeiningar, kommunar, regionråd og regionale og statlege verkemiddelaktørar. Regional næringsplan for Hordaland presenterer tre hovudstrategiar: «Meir entreprenørskap og innovasjon, fleire med meir relevant kompetanse, og ein velfungerande bergensregion og attraktive regionale senter». Planen stadfestar at behovet for næringsareal i Bergensområdet skal bli følgt opp gjennom Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

1

## 3.3. Andre aktuelle prosessar

### Nasjonal transportplan

Transportetatane la i februar 2012 fram eit forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2014 – 2023. Regjeringa vil leggje fram sitt forslag våren 2013. Dette betyr at neste NTP vil bli utarbeida i etterkant av at Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er vedteken. Dette inneber at planen for Bergensområdet kan fungere som eit innspel til framtidig rullering av NTP.

<sup>1</sup> I sin handsaming av Regional Transportplan i desember 2012, vedtok fylkestinget at sykkelandelen bør liggje mellom 10 - 20 % i sentrale delar av byane og tettstadene, jf FT-sak 260/12.

## **Regional plan for Senterstruktur og lokalisering av service og handel**

Føremålet med Regional plan for senterstruktur og lokalisering av service og handel er å etablere ein robust og føreseieleg senterstruktur for å sikre ei positiv og balansert utvikling i heile Hordaland fylke. Senterstrukturen skal definerast både geografisk og funksjonsmessig. Arbeidet vil dermed vere delvis samanfallande med arbeidet i Regional plan for Bergensområdet. Det er avgjerande at dei to prosessane blir godt koordinert. Regional plan for Bergensområdet vil likevel måtte gå meir i detalj på å definere ein senter- og knutepunktstruktur.

## **Regional plan for ny godshamn i Bergensområdet**

Arbeidet med lokalisering av ein ny godshamn i Bergensområdet måtte ta eit steg tilbake då Avinor sin rapport om flytryggleik ikkje kunne gi tilslutning til plasseringa på Flesland. Det er sett i gong ei mogelegheitsstudie for å identifisere eigna lokalitetar i Fleslandsområdet. Dersom dette lukkast vil det bli utarbeida eit nytt planprogram. Planprogrammet vil presentere kva lokalitetar det skal gjennomførast ei konsekvensutgreiing for, slik det allereie er utarbeida utgreiingar for kombinasjonsalternativet (dagens hamn på Dokken, Ågotnes og Mongstad).

## **Konseptvalutgreiing for transportsystemet i Bergensområdet (KVU)**

KVU for Bergensområdet er ei fagleg utgreiing som grunnlag for regjeringas vedtak om vidare utvikling av transportsystemet i Bergensområdet fram mot 2040. Sommaren 2012 blei det levert ein kvalitetsikringsrapport (KS1) og det er venta at regjeringa vil fatte eit vedtak innan våren 2013.

## **Regionpakke Bergen/Bypakke**

Transportetatane sitt forslag til NTP (2014 – 2023) konkluderer med at etablering av bypakker med samordna tiltak er naudsynt for å oppfylle målet om at veksten i persontransport skal takast av kollektivtrafikk, gåing og sykling. Ein arealpolitikk med fokus på fortetting, utvikling av kollektivtransporten, restriktive tiltak mot personbiltransporten og betre tilrettelegging for syklande og gåande er område som vert trekte fram. I planforslaget vert det konkludert med at behovet for investeringar og auke i driftstilskot til kollektivtransporten er så store at fylkeskommunane ikkje klarer å finansiere dette med dagens inntekter, og at staten difor må bidra. Dette skal skje gjennom forpliktande avtalar og bypakkar.

Det er starta ein prosess med å utforme ein felles regionpakke for Bergensområdet for å følgje opp dei transportpolitiske strategiane som ligg i KVU'en.

## **Kollektivstrategi for Hordaland**

Kollektivstrategien skal oppsummere og oppdatere gjeldande politikk og strategiar i Hordaland fylkeskommune. Den skal legge grunnlaget for fylkeskommunen sin prioritering i utviklinga av kollektivtransporten i fylket.

## **Prosess knytt til Bergen godsterminal Nygårdstangen og nytt logistikknute- punkt i Bergen**

Det blir arbeid for å få i gang ein KVU-prosess for ny godsterminal i Bergensområdet. Jernbaneverket har gjennomført ei mogelegheitsstudie for 12 ulike lokalitetar. Samtidig blir det gjennomført utgreiingsarbeid for opprustning av Nygårdstangen godsterminal for at den skal kunne handtere økte godsmengder på kort sikt.

## **Konseptvalutgreiing (KVU) Voss - Arna**

Statens Vegvesen og Jernbaneverket utarbeider felles KVU for transporttilbodet i korridoren Voss – Arna. Begge etatane har i dag store utfordringar på strekninga med transportinfrastruktur som ikkje held dagens standard i høve til utforming, tryggleik og kapasitet. Jernbanetilbodet i korridoren koplar regionsenteret Voss og stasjonsbyane i Vaksdal saman med Bergen. I planfasen vil ulike KVU-konsepta for utvikling av transporttilbodet i denne korridoren bli omtalt, og det vil bli diskutert i kva grad dei ulike konseptane vil bidra til ein tettare koping mot Voss som del av senterstrukturen i aust. Geografisk er planområdet for konseptvalutgreiinga avgrensa til strekninga mellom Voss og Arna, men influ-

ensområdet vil omfatta heile transportkorridoren mellom Oslo og Bergen. Analysane som blir gjennomførte her kan vere interessante å trekke inn i arbeidet med Regional plan for Bergensområdet.

### **Konseptvalutgreiing (KVU)/Regional plan for E 39 Aksdal - Bergen**

Det er gjennomført ein KVU for ny kyststamveg på strekninga Aksdal – Bergen, og det er venta at regjeringa vil handsame KS1-rapporten i løpet av våren 2013. For å sikre raskast mogleg framdrift i det vidare planarbeidet, samt ivareta behovet for koordinering på tvers av kommunegrensene, er det aktuelt å utarbeide ein regional plan for ferjefri E39 Aksdal-Bergen. Val av konsept og trase vil påverke den funksjonelle avgrensinga av Bergensområdet. Dette vil på sikt kunne føre til at planområdet i Regional plan for Bergensområdet må bli utvida eller endra.

### **Sykelstrategi for Bergen**

Sykelstrategi for Bergen 2010-2019 er en rullering av "Plan for sykkeltiltak 2002-2011". Strategien sett framtidretta mål og skisserer naudsynste satsingsområde for å oppnå auka sykkelbruk og betre forhold for sykklistar i Bergen de kommande ti åra. Det leggst opp til fortsatt rullering kvart 4. år. Sykelstrategien anbefaler eit sykkelvegnett av hovudruter og bydelsruter. Disse er etablert ut frå kjente rammer og føresetnader. Vidare utvikling og kunnskap kan gi behov for justeringar og tilpassing, slik at detaljane for rutene kan bli endra.

### **Regional plan for folkehelse**

Regional plan for folkehelse er under utarbeiding. Det overordna målet for folkehelsearbeidet i Hordaland er å bidra til eit langsiktig og systematisk arbeid som gir fleire gode leveår, og som utjamnar sosiale helseforskjellar. Høyringsutkastet til planen inneheld 5 temaområde:

- Heilskapleg folkehelsearbeid og universell utforming
- Lokalsamfunn, nærmiljø og bustad
- Oppvekst og læring
- Arbeid og arbeidsplassen
- Aktivitet og sosial deltaking

Innanfor alle temaområda er det utarbeidd mål og strategiar. Under temaet lokalsamfunn, nærmiljø og bustad er det utarbeidd arealpolitiske retningslinjer.

### **Regional forvaltningsplan for vatn**

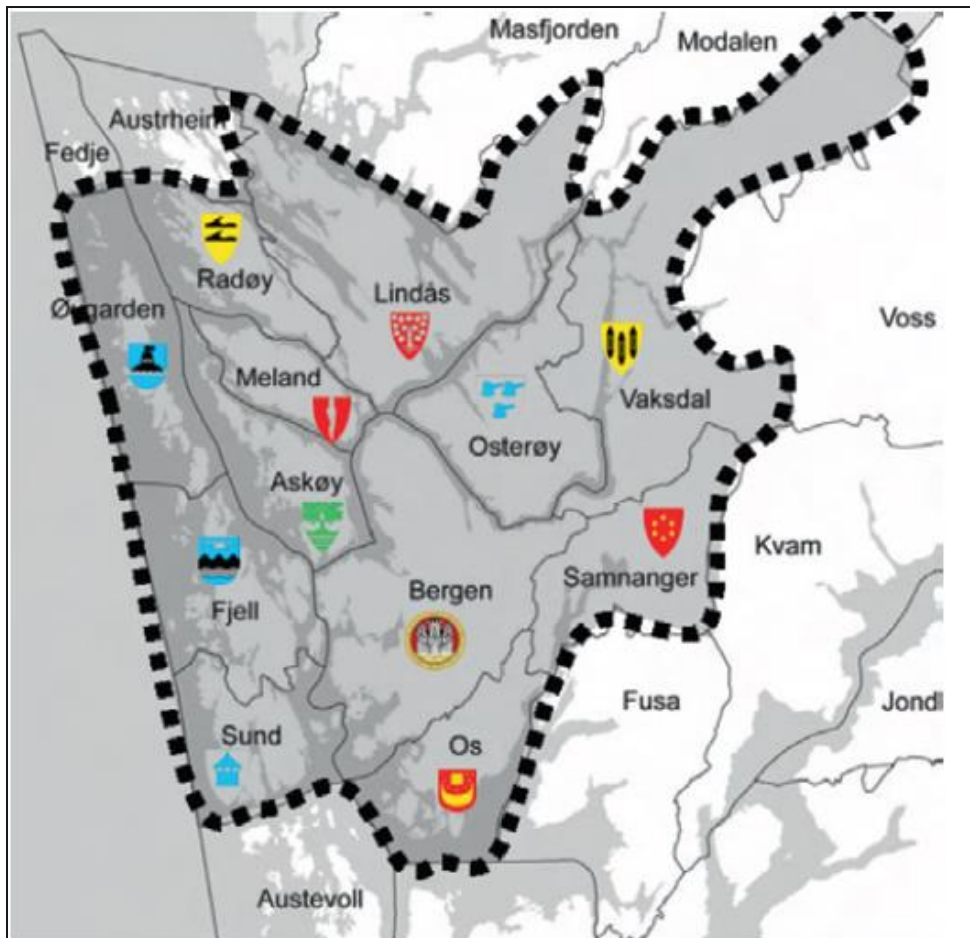
Formålet med planen er å sikre ivaretaking og berekraftig bruk av vassdrag, kystvatn og grunnvatn, og i tillegg leggje til rette for vekst og utvikling. Planarbeidet skal resultere i ein sektorovergripande regional forvaltningsplan med tiltaksprogram. Dette er ein oppfølging av EU sitt vassrammedirektiv som Noreg har implementert gjennom forskrift om rammer for vassforvaltninga. I 2012 var dokumentet «vesentlege vassforvaltningsspørsmål» på høyring. Planen skal bli vedteken i 2015.

## **3.4. Formelle rammer og verknad**

### **Geografisk avgrensing av planområdet**

Dei 12 kommunane som er med i konseptvalutgreiinga (KVU) for Bergensområdet<sup>2</sup> er innlemma i planarbeidet. Desse er vald ut på bakgrunn av kriteria om reisetid og kor stor del av arbeidstakarar som pendlar til Bergen (over 20 %). Reisetid og pendling er faktorar som kan endre seg blant anna som følgje av nye infrastrukturtiltak. Dette betyr at ved eventuelle rulleringar av planen kan den geografiske avgrensinga bli endra. Det bør til ein kvar tid vere det funksjonelle Bergensområdet og den integrerte Bu-, arbeids- og serviceregionen som blir lagt til grunn. I tillegg til dei tolv kommunane blir også transportkorridoren mot Voss inkludert i planarbeidet.

<sup>2</sup> "Kjuagutt og stril – mindre bil" Konseptvalutgreiing for transportsystemet i Bergensområdet.



Figur 2. Geografisk avgrensning

## Innhald i planen

Planen skal samordne kommunale, regionale og statlege ambisjonar og mål, og den skal finne balansen mellom regional samordning og behovet for lokale tilpassingar.

- Det skal bli utarbeidd ein areal- og transportplan med felles mål, strategiar og arealkart. Planen skal vere på eit overordna nivå og vere grovmaska. Regional plan for Bergensområdet skal bygge på eksisterande kommuneplanar.

Hovudinnhaldet kan skisserast slik:

- **Senterstruktur.** Vurdere senterstruktur, knutepunktstruktur og langsiktig byutvikling.
- **Bustadbygging.** Vurdere behov og mogelegheiter for bustadbygging
- **Næringsareal.** Lokalisere nye regionale næringsområde og prinsipp for næringsflyttekjedar og transformasjonsområde
- **Transportsystemet.** Vurdere transportnettlet opp i mot utbyggingsmønsteret. Definere hovudstruktur for kollektivnettlet og gang- og sykkel.
- **Regional grønstruktur.**
- **Regional samhandling.** Korleis skal ein samhandle i oppfølginga av planen?

## Aktuelle verkemiddel

Planarbeidet skal vurdere kva for juridiske verkemiddel i plan- og bygningslova som er tenleg. Dette kan vere retningslinjer eller regionale planføresegn. Regional planføresegn kan mellom anna nyttast til å bandlegge areal til framtidige infrastrukturtiltak, som til dømes ny godsterminal, regional hamn og vegkorridorar.

I tillegg skal planarbeidet gjere greie for andre verkemiddel som kan vere aktuelle å nytte for å nå målsetjingane. Dette inkluderer Staten, fylkeskommunen og kommunane sine økonomiske, juridiske og administrative verkemiddel.

### Verknad av planen

Ein regional plan skal bli lagt til grunn for regionale organ si verksemd og for kommunal og statleg planlegging og verksemd i regionen. Dette betyr at ein regional plan er eit felles grunnlag for framtidig revidering av gjeldande kommuneplanar.

Fylkeskommunen skal utforme planen i tett dialog med kommunane, men det er fylkeskommunen som vedtek planen. Både statlege organ og kommunane har høve til å få planen brakt inn for departementet dersom dei har vesentlege innvendingar, jf. § 8-4 i plan og bygningslova.

### Tidshorisont

Planen skal ha ein planperiode på 12 år, men skal sjå utviklinga i eit perspektiv på 30 år og langsiktig utvikling skal stå i fokus. Behovet for rullering/revisjon vil bli vurdert kvart 4. år gjennom Regional planstrategi.

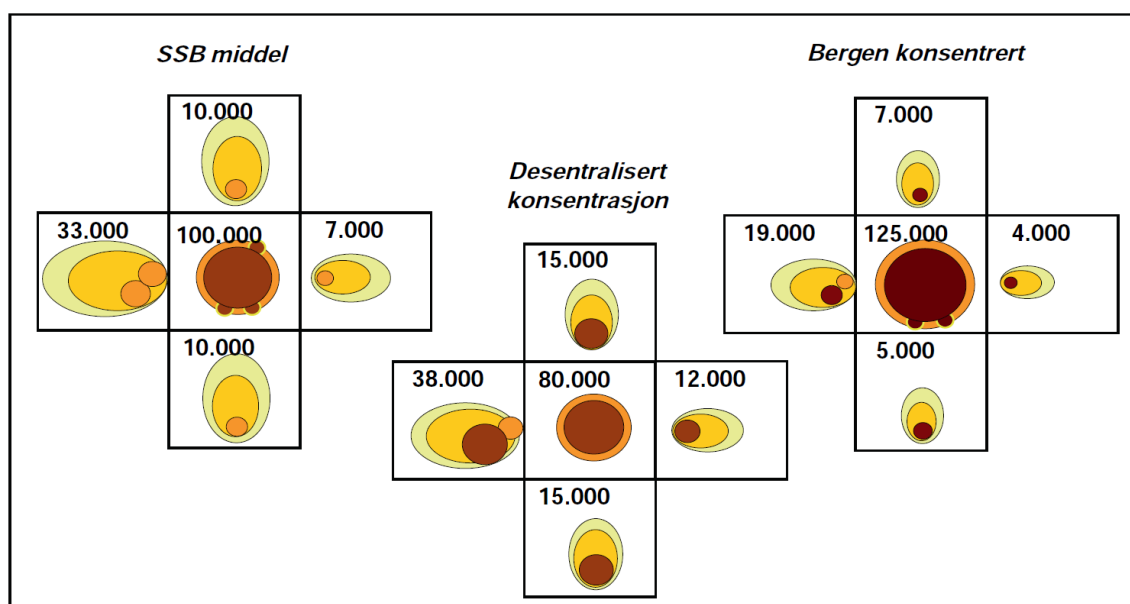
### Handlingsprogram

Handlingsprogrammet har eit tidsperspektiv på fire år og skal rullerast årleg i høve til budsjett og andre vesentlege faktorar som endrar føresetnadene. Handlingsprogrammet kan gjennomgå ein hovudrevisjon kvart fjerde år med innarbeiding av nye tiltak for å oppnå mål og retningslinjer i planen.

Handlingsprogrammet skal innehalde tiltak som vil bidra til å oppnå målsetjingane i planen. Handlingsprogrammet kan fungere som ein kontrakt mellom stat, fylkeskommune og kommune for gjennomføring av felles strategiar.

## 4. Modellar for utvikling

Konseptvalutgreiinga for transportsystemet i Bergensområdet har lagt til grunn tre ulike arealscenario i modellanalysane. Det første scenarioet er ei framskrivning av forventa fordeling av befolkning og arbeidsplassar basert på SSB si middelprognose. To andre alternativ er utgreia der det eine fordeler meir av veksten i regionale sentra i form av *desentralisert konsentrasjon*, mens det siste scenarioet samlar meir av veksten i bustad og arbeidsplassar sentralt i byområdet i *Bergen konsentrert*, jf. Figur 3.

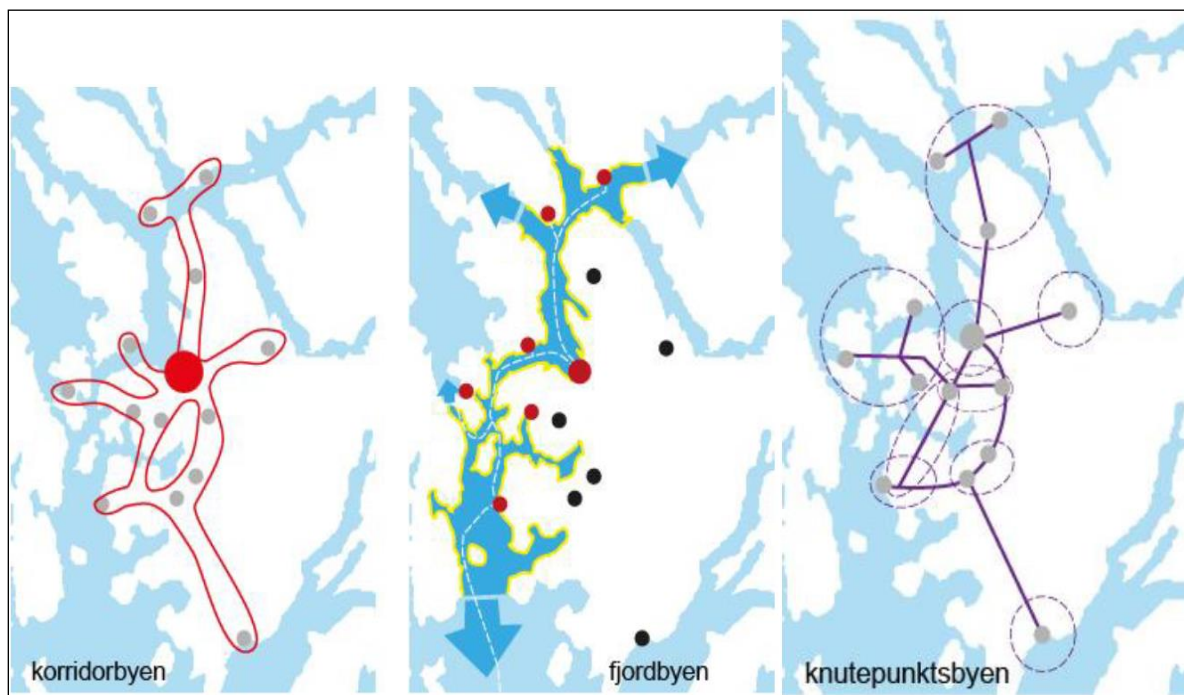


Figur 3. Arealsscenario i KVVU for Bergensområdet.

I følgje modelleringa i KVVU'en er det scenarioet *desentralisert konsentrasjon* som genererer det lågaste transportbehovet. Dette er under føresetnad av at sentra omkring Bergen blir utvikla med næring og arbeidsplassar, ikkje berre bustader. Dette er eit viktig premis å ha med seg vidare i planarbeidet. I planarbeidet vil det vere naudsynt å konkretisere eit utbyggingsmønster, senterstrukturen og fordeling av veksten der fleire faktorar enn berre transport blir lagt til grunn.

*Utfordringsnotat for areal- og transportplan for Bergensområdet* framhevar at dersom ein skal utvikle omsynet til landskapet må ein sjå etter kvalitetar og strukturelle forhold som kan gi rom for ny vekst. Tre ulike modellstrukturar for byområdet, korridorbyen, knutepunktsbyen og fjordbyen kan fungere som hjelp til å sjå mogelege løysingar for byveksten, jf. figur 4.

Regional plan for Bergensområdet tek utgangspunkt at Bergensområdet skal bli utvikla gjennom ein fleirkjerna struktur (*desentralisert konsentrasjon*) som strategi fordi denne ser ut til å løyse transportutfordringa best. Planen sin hovudintensjon blir dermed å konkretisere den regionale fordelinga av veksten, kva for senterstruktur som skal bli lagt til grunn, og kva for innhald og funksjonar desse skal ha.



Figur 4. Tre modellar av byen (Utfordringsnotat for samordna areal- og transportplan for Bergensområdet, Norconsult 2011).

Kva inneber det å skulle fordele veksten? Vekst i folketal førar til auka behov for areal til bustadbygging, næringsareal, senterfunksjonar og offentlege tenester. Desse er målbare variablar som ein kan setje inn i ei regional fordelingskontekst der dei ulike omsyna blir vektlagt. Men i ein slik fordelingsstrategi ligg det også ein ambisjon om å utvikle senterområda i Bergensområdet til attraktive, levedyktige og sjølvberga lokalsamfunn. Befolkninga etterspør i stor grad urbane kvalitetar, noko som blir avspegla i sentraliseringstendensen i samfunnet. Slike kvalitetar må sentra i Bergensområdet kunne tilby om ein skal lukkast med ein strategi om desentralisert konsentrasjon.

## 5. Plantema og konkretisering av planarbeidet

Dette kapitlet skildrar plantema som skal innarbeidast i planen. Under kvart tema er det først gitt ei kort omtale av utfordringane ein står overfor. Det er under overskrifta *konkretisering av planarbeidet* at sjølvje intensjonen med planarbeidet blir omtalt. Til slutt er det lista opp aktuelle utgreiingar som skal bli lagt til grunn for planutforminga.

### 5.1. Senterstruktur, knutepunkt og byggjeområde

Arealbruk og transport er nært knytt saman og ein klårt definert senter- og knutepunksstruktur kan skape gode vilkår for eit effektivt transportsystem. Konsentrerte byer og tettstader kan redusere veksten i transportbehovet for næringsliv og befolkning og betre tilgjengelegheita til målpunkt for alle transportgrupper. Framkome, effektivitet og føreseielege rammer er viktige behov for næringsliv og befolkning.

#### Konkretisering av planarbeidet

I planarbeidet skal det bli fastsett ein framtidig senter- og knutepunksstruktur. I Regional plan for attraktive senter, vil den regionale senterstrukturen i Hordaland bli analysert. I regional areal og transportplan skal ein gå i noko meir detalj på å skissere ein framtidig senterstruktur der og lokalsenter og knutepunkt inngår som ein del av strukturen. Satsinga på transportkorridorar og transportknutepunkt skal bli sett i samanheng med senterstrukturen i Bergensområdet.

I planarbeidet skal ein søke å finne semje om utviklingsretning og langsiktig byutvikling. Dette kan sikre ei konsentrert utbygging i Bergensområdet i eit 30-40 års perspektiv. I arbeidet skal fordeling av veksten mellom kommunar og senterområde leggjast til grunn. Dette må bli ei vurdering som blir balansert mellom forventa vekst og kommunale ambisjonar.

Planen skal søke å samordne og vurdere tiltak hos dei ulike aktørane med tanke på utvikling av tilbod av offentlege tenester og eventuelt andre funksjonar.

#### Behov for utgreiingar

1. Analyse av senterstrukturen i Bergensområdet med omsyn til balansen mellom bustad og arbeidsplassar, funksjonar, og transport etc. kommunane.
2. Kartlegge behovet for areal til ny sosial infrastruktur som skule, barnehage, helse, idrett og kultur.

### 5.2. Bustadområde

Ei befolkningsauke på 160.000 vil skape eit behov for mellom 60.000 og 80.000 nye bustader i perioden fram til 2040. I gjennomsnitt er det blitt bygd 2000-2500 bustader i året dei siste ti åra. Det er grunn til å tru at ein må oppretthalde dette nivået og mest sannsynleg auke det for å møte behovet. Attraktive bustadområde er eit viktig kriterium for å skape tilflytting og vekst i kommunane.

I klimaplan for Hordaland 2010 – 2020 er det ei etablert målsetjing om ein meir effektiv arealbruk gjennom fortetting og ein desentralisert senterstruktur. Fortetting langs kollektivtrasear vil skape grunnlag for ein auke i delen kollektivreiser. Det er ei utfordring å fortette på ein måte som ikkje går vesentleg ut over nærmiljøkvalitetar.

Tilgang på rett bustadtype og storleik er viktige faktorar for val av bustad. Godt oppvekstmiljø er etterspurt blant barnefamiljar og omlandskommunane er difor ofte rekna som meir familievenlege. Dette kan føre til spesialisering av kommunar/bydelar mot bestemte grupper og kan føre til segregering av bustadmarknaden. Det er difor ei sentral utfordring å skape ein høveleg variert bustadmarknad.



Når nye område blir tilrettelagt for bustadbygging, eller ved fortetting i eksisterande område, vil det kunne generere behov for nytt areal til sosial infrastruktur slik som skular, barnehagar, rekreasjonsområde, idrettsanlegg og helsetilbod.

### Konkretisering av planarbeidet

I planarbeidet skal det bli definert retningslinjer til framtidig bustadbygging på eit overordna nivå. Planområdet vil bli delt inn i ulike soner med differensierte strategiar i høve til tettleik og storleik. Inndelingane skal bli basert på nærleik til knutepunkt og strukturen for kollektivtrafikken. Utbygging av bustadområde må bli sett i samanheng med utviklinga i transportnettet.

I planarbeidet må ein vurdere å utvide byggjesona for å dekkje framtidig behov for bustadbygging.

### Behov for utgreiingar

1. Kartlegge fortettingspotensialet i eksisterande byggjesone. Dette skal og innebere potensialet som ligg i aktuelle transformasjonsområde.
2. Kartlegge behov og mogelegheiter for nye og større bustadområde.
3. Kartlegge variasjonar i eksisterande bustadtilbod og hovudtrekk i bustadutviklinga.

## 5.3. Regionale næringsområde

Folkeveksten vil skape eit auka behov for nye arbeidsplassar, samtidig som nye arbeidsplassar legg grunnlag for vidare vekst i folketal. Kombinert med den omstillinga som skjer blant eksisterande verksemder er dette ein sentral og dynamisk faktor i utviklinga. Veksten i Bergensområdet er i hovudsak næringsdriven og næringslivet er avhengige av eit velutvikla transportnett og tilgang på tenleg areal. Transformasjon av sentrale industri og næringsområde kan gi mogelegheiter for ny utvikling i dei frigjorte senterområda. Samtidig er det viktig å leggje til rette for at etablerte bedrifter kan utvikle seg vidare.

Det er generelt vanskeleg å seie noko definitivt om framtidig etterspørsel etter areal til næringsverksemd og tenesteproduksjon. I følge Næringsbarometeret for Hordaland ser næringslivet i Hordaland lyst på framtida trass vanskaner i økonomien elles i Europa. Business Region Bergen har gjort ei vurdering av framtidig behov for nytt næringsareal i Bergensområdet<sup>3</sup> som peiker i retning av at det er et betydeleg behov for areal både til arealkrevjande verksemd og ansattintensive næringar.

Syssettinga innanfor industri, lager og transport er ikkje forventa å auke like mykje som dei tenesteytande næringane, men dei vil likevel ha eit høgt arealbehov. Blant anna vil utflytting av arealkrevjande verksemder i bynære strok krevje nytt areal langs hovudvegane omkring Bergen.

### Konkretisering av planarbeidet

Gjennom regional plan skal ein leggje til rette for at det er tilgang på eit differensiert tilbod av næringsareal. Ein skal søke å finne nye, større område som er eigna som regionale satsingsområde for nærring. Dette må bli sett i samanheng med utviklinga av transportsystemet.

Det skal bli utvikla retningslinjer for etablering av arbeidsplassintensive verksemder og tenestetilbod. Vidare skal det bli utvikla prinsipp for lokalisering av arealkrevjande verksemder og lokalisering av handel. I planen skal det leggjast til rette for næringsklyngar og samlokalisering mellom næringsliv og FoU-miljø.

Ein skal søkje å utarbeide retningslinjer og rammer som legg til rette for næringsflyttekjedder.

Planområdet skal delast inn i soner basert på kor eigna dei er for ulike typar og kategoriar av næringsområde. Kriteria for inndelingane er arealutnytting, behov for transport og kollektivdekning.

<sup>3</sup> Analysane omfattar alle kommunane som er medlem i Business Region Bergen. Avgrensinga avviker difor frå inndelingane i Regional plan for Bergensområdet.

## Behov for utgreiingar

1. Kartlegge fortettingspotensialet i eksisterande næringsområde.
2. Kartlegge behov for areal til offentleg forvaltning og tenesteyting.
3. Kartlegging av dagens nærings- og sysselsettingsstruktur, og differensiere behovet for areal på ulike næringer. Analysen skal gjennomførast på eit overordna nivå.
4. Kartlegge potensialet for større regionale næringsområde i tilknytning til hovudveg.

## 5.4. Transport

Eit velfungerande transportsystem med betre framkome og redusert reisetid, er viktig for å utvikle Bergensområdet og knyte regionen betre saman. Etterspurnaden etter mobilitet og transport vil auke dramatisk med forventa vekst i folketalet. Klimaplan for Hordaland og Regional transportplan for Hordaland har mål som legg opp til ei endring i transportmiddelfordelinga. Delen av reiser med bil skal reduserast og ein skal auke delen av reiser som vert gjennomført med miljøvenlege transportformar som kollektiv, sykkel og gange. Planen skal leggje til rette for god framkome for person-, gods- og nyttetransport med gode koplingar mellom ulike transportformar, men også god tilgjenge til viktige funksjonar.

### Kollektivtransport

Det er god samfunnsøkonomi i å utvikle eit konkurransedyktig kollektivtilbod, under føresetnad av at by- og tettstadsutviklinga bygger opp under kollektivsystemet. I dag er tilgjengelegheita med kollektivtransport betydeleg lågare enn med privatbil. Hovudutfordringane for kollektivtransporten i Bergensområdet er vidare utbygging av bybane, men og å skape betre framkome for buss. Reisetid, frekvens og pålitelegheit er heilt avgjerande for at fleire skal velje kollektive reisemiddel.

Strekninga Arna - Bergen er ei av stamlinjene i kollektivnettet i Bergen og her har jernbanen landets høgaste kollektivdekning på 37 %. Eit dobbeltspor gjennom Ulrikstunnelen kan auke frekvensen og kapasiteten. Regional transportplan legg opp til fullfinansiering av dobbeltspor gjennom Ulriken med oppstart i 2013.

### Vegtransport

Biltrafikken i Bergensområdet er aukande og i perioden 2001 – 2010 auka trafikken i bomringen i retning Nygårdstangen med 13 %. Veksten gjeld i hovudsak trafikk som passerar gjennom Nygårdstangen og vidare til andre bydelar. Trafikken inn i sentrumskjerna har vore stabil i fleire år og faktisk noko redusert sidan 2001. I sjølve Nygårdstangenkrysset har auken i biltrafikken vore på 26 % i perioden 2000 – 2009. Biltrafikken i randsona til byen er i betydeleg vekst på Askøybrua, Nordhordlandsbrua, Sotrabrua og Osterøybrua. Problema med kø er aukande. Vegsystemet i Bergensområdet er svært sårbart, blant anna fordi Bergen ikkje har noko ringvegssystem. Det er behov for å sjå på korleis det samla vegsystemet fungerer og på samspelet mellom riks-, fylkes- og kommunale vegar.

### Sykkel og gange

Delen av reiser som skjer med sykkel og gange ligg i 2012 høvesvis på 3 % og 19 % i Bergensområdet. Dette er relativt lågt, til tross for at potensialet er betydeleg. 40 % av alle arbeidstakarar bur mindre enn 5 km frå arbeidsplassen, mens 70 % bur mindre enn 10 km unna. Ein stor del av dei daglege reisene er kortare enn 5 km.

### Godstrafikk, terminalar og knutepunkt

Forventa folkevekst vil føre med seg ein kraftig auke i volumet av gods inn og ut av Bergensområdet. Den vil også gi ei tilsvarende auke i distribusjonstrafikken. Stamnettutgreiinga for jernbane viser til ei forventa tredobling i talet på containerar inn og ut av Bergen i 2040. Dagens terminal vil truleg ha tilstrekkeleg kapasitet i 15 – 25 år framover. Jernbaneverket har gjennomført ei mogelegheitsstudie som ser på alternative lokalitetar for ny godsterminal, og vil truleg gå i gang med ein KVVU for ny godsterminal og jernbane i løpet av 2014.

Regional plan for ny godshamn i Bergensområdet er under utarbeiding. Dei to alternativa ein ser føre seg er eit kombinasjonsalternativ som inkluderer dagens hamn på Dokken, Mongstad og Ågotnes, og eit alternativ i Fleslandsområdet

I høve til KVVU for Bergensområdet vil ikkje lokalisering av godshamn, terminalar og samlastarar på verke dei mest sentrale volum- og persontransportutfordringane i Bergensområdet i vesentleg grad. Derimot er lokalisering av godsterminal og hamn avhengig av eit vegnett med sterk kapasitet for distribusjon.

Jernbanen er den viktigaste transportberar for gods mellom Oslo og Bergen med sin del av marknaden på over 70 %. Godstransport på bane har vore i vekst dei siste ti åra og jernbane er den største transportberaren for gods i Bergensområdet både når det gjeld tal på tonn og tal på sendingar. Regional transportplan har ei målsetjing om å doble godstransporten på jernbane innan 2020. For transport over landegrensene er bruken av sjøtransport noko meir utbreidd og for eksport av varar er sjøtransport den mest brukte transportbærar.

### **Masseoverskot**

I samband med utbygging av transportinfrastruktur er det ofte eit betydeleg overskot av massar, og det kan vere problematisk å finne eigna deponi, både varige og midlertidige. Steinmassane er ein ressurs og kan nyttast i andre samfunnsstenlege prosjekt, og det ville vore ein fordel med eit system for å handtere masseoverskotet.

### **Konkretisering av planarbeidet**

Regional plan for Bergensområdet skal vurdere transportnettet opp i mot ulike scenario for framtidig utbyggingsmønster og lokalisering av transportknutepunkt.

I planarbeidet skal behov for ny infrastruktur for veg bli vurdert. Dette skal bli sett i samanheng med utbyggingsmønster og arealbruk.

Det vil vere eit vesentleg behov for auka midlar til kollektivsatsing i Bergensområdet. Planen skal danne eit betre grunnlag for prioritering innanfor kollektivsatsinga. Dette for å bidra til å inngå forpliktande avtaler om auka statlege bidrag til finansiering av kollektivtiltak.

Planen skal definere framtidig hovudstruktur for kollektivnettet. Framtidig arealbruk skal bli lagt til grunn for dette arbeidet og skal vere dimensjonerande for kollektivsystemet. I planarbeidet skal ein vurdere mogelegheitene og verknadene av å vidareutvikle bybane og buss, men også jernbane og sjøtransport som ein del av det framtidige kollektivsystemet i Bergensområdet.

Planen skal integrere ulike alternativ for lokalisering av godsterminal og godshamn. Dette inneber at analysar i andre prosessar og planarbeid må bli lagt til grunn for den samla areal- og transportstrategien i Bergensområdet.

Regional plan for Bergensområdet skal definere ein overordna infrastruktur for gang- og sykkeltrafikk.

I planarbeidet skal ein søke å få etablert ein differensiert parkeringspolitikk i Bergensområdet, særleg med omsyn til innfartsparkering, arbeidsplassparkering og parkering knytt til handelsreiser.

Det skal i planen bli vurdert behovet for permanente og midlertidige deponi for overskotet av steinmassane i samband med større infrastrukturprosjekt. Det skal søkast samarbeid på tvers av kommunane for å få eit system for handtering av masseoverskotet.

### **Behov for utgreiingar**

1. Kart som syner tilgjengelegheit med kollektivtransport, biltransport og sykkel i Bergensområdet, både i dagens situasjon og for framtidig transportnett.
2. Reisevaneundersøking for Bergensområdet.
3. Oversyn over status og behov for etablering overordna gang- og sykkelnett i Bergensområdet.
4. Utreie behov for framtidig infrastruktur for kollektivtransporten.

5. Behov for framtidig infrastruktur for vegtransport på riks-, fylkes og kommunal veg.
6. Behovet for innfartsparkering i Bergensområdet skal bli vurdert.
7. Mogelegheiter for midlertidige og permanente deponi skal kartleggast. Ein skal vurdere moglegheitene for å ta overskotsmassar i bruk.

## 5.5. Natur, kulturmiljø og landskap

Det er ei målsetjing i Klimaplan for Hordaland og gjeldande Fylkesplan om å redusere omdisponeringa av verdifulle areal for jordbruk, landskap, friluftsliv, kulturminne og kulturmiljø. Folkeveksten som er venta i Bergensområdet vil skape eit auka press på å omdisponere grøne areal. Auka fortetting kan føre til auka byggepress på friområde og viktige grøntareal i byggesona.

### Konkretisering av planarbeidet

Det skal bli utvikla felles retningslinjer for korleis viktige kvalitetar for landskap, biologisk mangfald, kulturminne, friluftsliv og landbruk kan bli tatt vare på. Planen skal og legge grunnlaget for at grønstrukturen kan bli utvikla som ein ressurs og i større grad vert gjort tilgjengeleg.

Planen skal kartlegge og synleggjere verdifulle areal som grunnlag for å vurdere eventuelle nye utbyggingsområde.

Planen skal utvikle prinsipp for korleis ein kan legge til rette for auka fortetting, men samtidig ta vare på kvalitetar i nærområda.

### Behov for utgreiingar

1. Det skal bli etablert saumlause temakart som synleggjer verdi for landskap, friluftsliv, naturmangfald, jordbruk og kulturminne.

## 5.6. Regional samhandling og samordning

Det er behov for å sjå nærare på korleis planforvaltninga er organisert i Hordaland og korleis samarbeidet og samordninga på tvers av administrative og geografiske grenser fungerer. Ein betre samordning kan redusere talet på motsegn mot kommunale planar.

### Konkretisering av planarbeidet

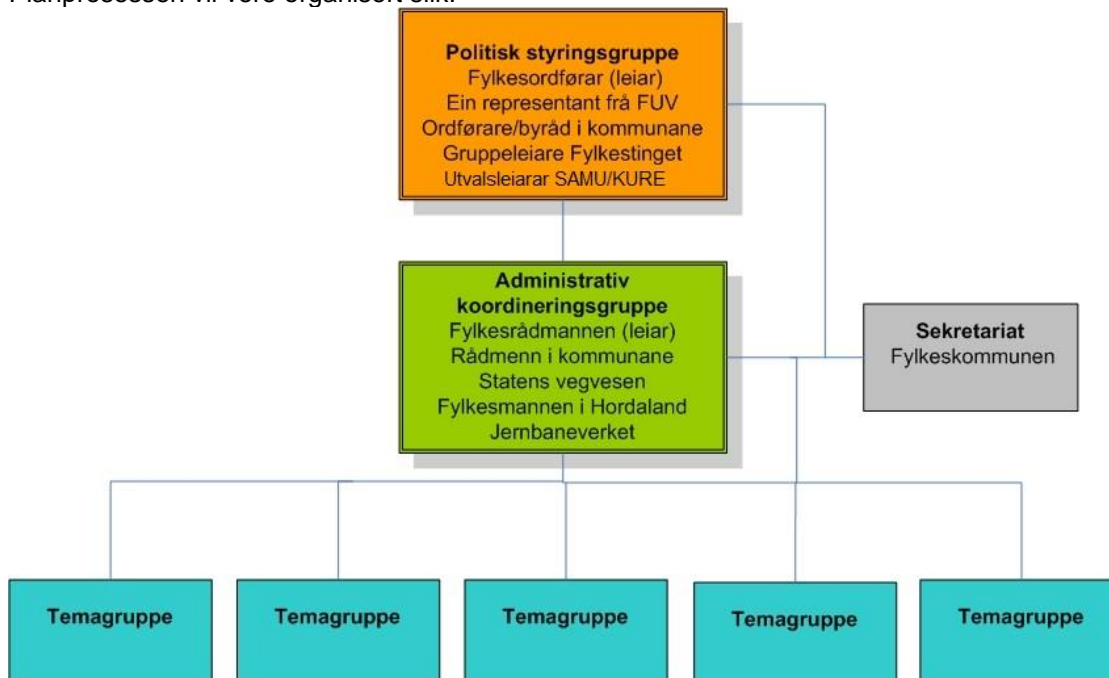
Regional plan for Bergensområdet kan danne eit betre grunnlag for forpliktande samarbeid mellom kommunane, fylkeskommune og stat, blant anna for å sikre statlege bidrag til investeringar i kollektivtransporten. Regional samordning og semje mellom stat, fylkeskommune og kommune vil gi meir føreseielege og effektive planprosessar og reduksjonar i talet på motsegn til kommunale arealplanar.

For å følgje opp mål og strategiar som blir vedtekne i planen, bør det bli vurdert å etablere samordningsorgan både politisk og administrativt som kan følgje opp planen i framtida. I planarbeidet skal det utgreiast ulike modellar for ei slik organisering. Handlingsprogrammet må bidra til at dei ulike aktørane sine verkemiddel vert samordna og vurdert i samanheng. Rullering av handlingsprogrammet må skje i dialog mellom alle partane.

I planarbeidet bør det bli sett nærare på korleis ein skal kople den regionale planen med arbeidet med regionpakke Bergen.

## 6. Organisering og medverknad

Planprosessen vil vere organisert slik:



### 6.1. Politisk handsaming og mandat

#### Handsaming i Hordaland fylkeskommune

Fylkestinget vedtek den endelege planen på bakgrunn av innstilling frå Fylkesutvalet.

Fylkesutvalet vedtek høyringsforslag til plan og innstiller til Fylkestinget om vedtak av plan på bakgrunn av handsaming i andre fagutval og innstilling frå fylkesrådmannen. Fylkesutvalet vert jamleg orientert om framdrifta i planarbeidet.

Kultur- og ressursutvalet gir tilråding til fylkesutvalet om høyringsforslag og planvedtak etter handsaming i Samferdselsutvalet og Opplærings- og helseutvalet.

Fylkesrådmannen legg fram styringsgruppas forslag til plan og saksframlegg for politisk handsaming i Hordaland fylkeskommune..

#### Mandatet til gruppene i planarbeidet

##### Styringsgruppa

Gruppa vert leia av fylkesordførar. Styringsgruppa følgjer framdrift og ser til at planarbeidet blir utført i tråd med planprogrammet. Dei drøftar vesentlege vegval og alternativ, og oppfølging av planprogram, samt at dei fremjar forslag til politisk handsaming. Styringsgruppa inviterer til og deltek i større medverknadsarrangement med politisk deltaking. Gruppa har fullmakt til å endre framdriftsplan ved behov. Deltakarane i gruppa skal arbeide for å forankre arbeidet i eigen organisasjon.

##### Administrativ koordineringsgruppe

Gruppa vert leia av fylkesrådmannen. Dei gir tilrådingar om planarbeidet og innstillingar i saker til styringsgruppa. Gruppa skal gi faglege råd i samband med utgreiingsarbeid og framdrift i planarbeidet. Vidare kan den opprette faglege temagrupper ved behov, planleggje temasamlingar og drøfte utgreiingsarbeid. Deltakarane i gruppa har ansvar for å forankre arbeidet i eigen organisasjon, og avklare spørsmål om bemanning og ressursbruk.

### Temagrupper

Desse gruppene vil bli etablert ved behov. I samråd med dei ulike aktørane vil det bli henta inn egna kompetanse i dei ulike gruppene. Det kan vere aktuelt med grupper for kvart av dei ulike plantema.

### Sekretariat

Fylkeskommunen vil vere sekretariat for alle gruppene, men vil knyte til seg naudsynte ressursar og plankompetanse i kommunane ved behov.

## 6.2. Medverknad

### Kommunane

At planarbeidet er forankra i kommunane er avgjerande viktig, og dei er difor tungt inne i organiseringa av planarbeidet. Det er likevel viktig at ein klarar å formidle informasjon, kunnskap og retningar i arbeidet til politisk og administrativt nivå i kommunane. For at det skal bli gode drøftingar i kommunane er slik informasjonsflaum naudsynt. Det er og avgjerande at det blir sett av tilstrekkeleg med tid til gode prosessar internt i kommunane, spesielt i samband med høyring av planforslag.

Fylkeskommunen skal arbeide aktivt for god forankring i kommunane, mellom anna ved å arrangere informasjonsmøter for formannskap eller regionråd. I tillegg skal fylkeskommunen konferere med kommunane innanfor alle temaområda. Kommunane vil bli invitert til alle temasamlingar og informasjonsmøter som blir arrangert i løpet av prosessen.

### Ungdom

For å innhente synspunkt frå ungdom vil ein arrangere møter med Ungdommens fylkesutval. Det vil vere naturleg å gjere dette i høyringsperiodar, men det skal også vurderast ved andre høve.

### Opne informasjonsmøter

For å skape engasjement, felles forståing av plangrunnlag og for å innhente synspunkt skal det bli arrangert eit større årleg seminar der sentrale utgreiingar og problemstillingar vil bli presentert og diskutert. Det vil bli sendt ut invitasjon breidt slik at ein når politiske miljø, administrative miljø, næringsliv, interesseorganisasjonar og lag.

### Temasamlingar

Ved behov vil det bli invitert til samlingar der einskilde tema vil bli tatt opp med utgangspunkt i planprogrammets hovudtema.

### Planforum

Eit utkast til plan skal leggjast fram på planforum i god tid før høyring av forslag til plan. Dato vert kunngjort på internett.

### Næringslivet

Det skal bli innhenta synspunkt og arrangert møter med representantar frå næringslivet slik som Næringsalliansen, Bergen næringsråd, Business Region Bergen mv.

### Organisasjonar og lag

Det vil bli knytt kontakt mot interesseorganisasjonar og frivillige organisasjonar innan ulike tema, mellom anna NHO, LO, UiB og HiB. Ein vil og innhente synspunkt frå Eldrerådet og rådet for menneske med nedsett funksjonsevne.

### Høyringskonferanse

Det vert gjennomført ein høyringskonferanse når planen er på offentleg høyring. Dato vert kunngjort på internett, samt at det vert sendt ein invitasjon til høyringsinstansane.

### Høyring og kunngjering

Høyring og kunngjering av planen vil vera i samsvar med § i Plan- og bygningslova. Planen vil kunngjerast i BT/BA og lagt ut til gjennomsyn i alle folkebibliotek, kommunehus og fylkeshuset.

Internett

På internettssidene til Hordaland fylkeskommune vil det til ei kvar tid vere ein oppdatert oversikt over møte og arenaer for deltaking. Der finn ein og kontaktinformasjon og høyringsinnspel. Internettadresse for arbeidet er: [www.hordaland.no/Bergensregionplan](http://www.hordaland.no/Bergensregionplan)

## 7. Framdrift

År	2012				2013				2014				2015		
	Kvartal	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
Informasjonsmøte															
Utforme planprogram															
Høyring/ vedtak planprogram															
Kunnskapsinnhenting															
Utarbeiding av plan															
Høyring av planforslag															
Vedtak av plan															

## 8. Konsekvensutgreiing og kunnskapsgrunnlag

### 8.1. Kunnskapsgrunnlag

I planarbeidet er det viktig å få ein felles og faktabasert skildring og forståing av dagens situasjon, og forventna utvikling i framtida. Ein skal samanstillе eksisterande og ny kunnskap som grunnlag for planutforming. I denne prosessen må kommunane vere sterkt involvert, både i val av utgreiingstema og metodebruk for kunnskapsinnhenting. Utover dei utgreiingane som er definert under kvart plantema og under konsekvensutgreiing, vil det vere naudsynt å ha oppdatert kunnskap om:

- Demografi
- Busettingsmønster
- Arealbruk
  - Eksisterande arealbruk fordelt på funksjon
  - Tettleik

### 8.2. Konsekvensutgreiing (KU)

Alle regionale planar med retningsliner eller rammar for framtidig utbygging, er omfatta av krav om konsekvensutgreiing, jf forskrift om konsekvensutgreiingar § 2a. Konsekvensutgreiinga skal omtale verknader for miljø og samfunn.

I planarbeidet vil ein skilje mellom utgreiingar som skal skildre verknadene planen vil ha for miljø og samfunn, og andre utgreiingar som er meint som kunnskapsgrunnlag for politikktutforming. Nokre utgreiingar kan fungere som begge delar, og ei konsekvensutgreiing vil sjølvstøtt vere ein viktig del av eit avgjerdsgrunnlag.

## Naturmangfaldslova

Naturmangfaldlova sett sterkare krav til vurderingar av tema som t.d. biologisk mangfald ved saks- handsaming etter plan- og bygningslova. For det første skal naturmangfaldlova sitt formål i § 1 vekt- leggst ved utarbeiding av arealplanar. Lova inneheld vidare nokre sentrale prinsipp i §§ 8 til 12 som skal leggjast til grunn som retningslinjer for all offentleg myndigheitsutøving som vedkjem natur- mangfaldet. Dette er lovfesta i nml. § 7, som også seier at vurderinga av prinsippa skal gå fram av vedtaket.

## Metode

Hensikta med ein konsekvensutgreiing for ein plan på dette nivået er å belyse viktige miljø-, og sam- funnsomsyn og konsekvensar av strategiane som blir valt, og at avgjerdene i plan blir gjort på eit godt kunnskapsgrunnlag. Utgreiinga må tilpassast det overordna nivået ein slik plan representerar. Kon- sekvensutgreiinga skal i størst mogeleg grad nytte eksisterande kunnskap og kunnskap som er rele- vant for planarbeidet.

Konsekvensutgreiinga for Regional plan for Bergensområdet vil vere todelt. Ein overordna analyse med fokus på kvalitative skildringar av planutkastet sine totale konsekvensar for miljø og samfunn, og ei meir detaljert arealanalyse der einskilde område vil bli vurdert konkret opp i mot verdiar for ulike tema. For å få dette til treng ein å samle kjent kunnskap om ulike arealverdiar for å vurdere samla konfliktnivå.

Konsekvensutgreiinga skal utgjera eit samla dokument og ein eigen del av planforslaget. Utgreiinga skal omhandle samla verknad for kvart av dei ulike utgreiingstema av strategien for framtidig areal- bruk. I tillegg skal det gis ei samla vurdering av dei to alternativa sett opp mot kvarandre. Verknad for einskildområde vil ikkje bli omtalt. Konsekvensutgreiinga skal også peike på vidare utgreiingsbehov i samband med kommuneplanar eller reguleringsplanar.

Tema som skal vere omtalt i konsekvensutgreiinga er gjengjeve under. Desse er og omtala nærare i Tabell 2.

Forureining  
Klimagassutslipp  
Transport  
Kulturminne og kulturmiljø  
Naturmangfald  
Landskap  
Jordressursar  
Friluftsliv  
Helse/Folkehelse  
Beredskaps- og ulykkesrisiko  
Klimatilpassing, risiko ved havnivåstigning  
Kommuneøkonomi

## Alternativ

I planarbeidet skal det bli utarbeidd ulike arealalternativ for korleis Bergensområdet skal handtere veksten fram mot 2040. Desse alternativa skal konkretiserast i prosessen og blir analysert og målt opp i mot føremålet for planarbeidet. Endeleg planutforming kan innehalde ein kombinasjon av fleire alter- nativ og innehalde element frå eit eller fleire alternativ. Det må bli gjennomført ei konsekvensutgreiing for endeleg planutkast i tråd med følgjande prinsipp:

0-alternativ – Framskrivning av strategiar og prioriteringar i eksisterande planar.

1-alternativ – Framskrivning av strategiar og prioriteringar i regional plan.

Desse alternative kan vurdere konsekvensar av ulike alternativ for lokalisering av ny godshamn, ny jernbaneterminal og ny E39 utan at dette er forslag som skal avklarast i planen.



Tabell 2 Tema i konsekvensutgreiinga.

Tema	Relevant verknad for	Eksisterande kunnskap	Ny kunnskap
Forureining	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokal luftforureining og støy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Statens vegvesen, utslppsdata, støykart,</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modellere og analysere ulike kjelder som påverkar lokal luftkvalitet. Alle utslppskjelder.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimagassutslipp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimagassutslipp</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>KVU for Bergensområdet Klimaplan Hordaland 2010 - 2020</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Transportomfang ulike transportmiddel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>KVU - Bergensområdet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reisevaneundersøking</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kulturminne og kulturmiljø</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Større kulturmiljø og svært regionalt/nasjonalt viktige kulturminne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>SEFRAK/Askeladden/ kommunale kulturminneplanar</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Naturmangfald</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionalt og nasjonalt viktige område for biologisk mangfald</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Naturbase</li> </ul>	
Marint miljø		<ul style="list-style-type: none"> <li>Naturbase</li> </ul>	
Vassressursar		<ul style="list-style-type: none"> <li>Naturbase</li> </ul>	
Verna vassdrag		<ul style="list-style-type: none"> <li>Naturbase</li> </ul>	
Landskap	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionalt verdifulle landskapsområde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kartlegging og verdivurdering av landskap i Hordaland.</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jordvern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kjerneområde for landbruk – dyrka/dyrkbart areal med høg kvalitet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kjerneområdekartlegging</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vurdere behov for kartlegging</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Friluftsliv</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionalt viktige friluftsområde</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regionale friluftsområde i Hordaland – naturdatabasen</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Helse/Folkehelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lokal luftkvalitet og friluftsområde/tilgjengelegheit og gang- og sykkelnett.</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Metodikk og utprøving av vurdering av helsekonsekvensar</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Beredskaps- og ulykkesrisiko</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sårbart veg/transportssystem, bustad, utbyggingsområde.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fylkesros for Hordaland/ros-samferdsel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sårbarheitsanalyse -</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Klimatilpassing, risiko ved havnivåstigning</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Utbyggingsområde</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunal økonomi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kommunalt inntekt og utgiftsnivå</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse av konsekvensar for kommuneøkonomi</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Forsvaret</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verknad for forsvaret sine interesser</li> </ul>		
<ul style="list-style-type: none"> <li>Infrastruktur for energi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kapasitet og behov for ny infrastruktur utløyst av byggeområde.</li> </ul>		





Hordaland fylkeskommune har ansvar for å utvikle hordalandssamfunnet. Vi gir vidaregåande opplæring, tannhelsetenester og kollektivtransport til innbyggjarane i fylket. Vi har ansvar for vegsamband og legg til rette for verdiskaping, næringsutvikling, fritidsopplevingar og kultur.

Som del av eit nasjonalt og globalt samfunn har vi ansvar for å ta vare på fortida, notida og framtida i Hordaland. Fylkestinget er øvste politiske organ i fylkeskommunen.



Agnes Mowinckels gate 5  
Postboks 7900  
5020 Bergen

Telefon: 55 23 90 00  
E-post: [hfk@hfk.no](mailto:hfk@hfk.no)

[www.hordaland.no](http://www.hordaland.no)