



Byrådssak /19

Saksframstilling

Vår referanse: 2018/43753-6

NTP 2022-2033. Innspill til hovedutfordringer på transportområdet fra Bergen kommune.

Hva saken gjelder:

I brev fra Samferdselsdepartementet av 18. februar 2019, er Bergen kommune invitert til å komme med innspill til arbeidet med Nasjonal transportplan 2022-2033. Nå i tidlig fase ønsker Samferdselsdepartementet innspill om hva som er de største hovedutfordringene på transportområdet. I tillegg til de største byene er også fylkeskommunene og Sametinget invitert til å gi innspill i denne fasen.

I brevet viser Samferdselsdepartementet til tidligere brev om ny prosess og organisering av NTP-arbeidet, og understreker viktigheten av at kommende NTP (2022-2033) utformes slik at den møter de reelle utfordringene knyttet til transport og mobilitet sett fra de enkelte fylkene/regionene. Samferdselsdepartementet peker spesielt på det offentlige rolle som tilrettelegger og regulator for utvikling og bruk av ny teknologi i samferdselssektoren, og ønsker derfor særskilt innspill om det eksisterer hindringer og er nødvendig med særlige grep fra det offentlige for at ny teknologi kan tas i bruk og nye mobilitetsløsninger realiseres.

Samferdselsdepartementet ønsker kortfattede innspill med en rangering av de viktigste utfordringene på transportområdet. Det bes videre om at det skilles mellom dagens utfordringer og utfordringer som vil gjøre seg gjeldende i fremtiden.

Det presiseres avslutningsvis at Samferdselsdepartementet nå ønsker innspill kun på utfordringer, og at mål, løsninger og prioriteringer ikke vil være tema i denne tidlige fasen av arbeidet.

Innspillsfrist: 10. mai 2019

Byrådets vurdering og forslag til innspill:

«Bergen kommune vil innledningsvis peke på at det lenge har vært jobbet målrettet på svært mange områder i Bergen for å nå nasjonale målsetninger for transport, både gjennom kommunale planer og strategier, og gjennom arbeidet med Bergensprogrammet/Miljøløftet.

I gjeldende byvekstavtale mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten er det et hovedmål at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. NTP 2014-2023. Bergen kommune har gjennom vedtatt Grønn strategi lagt enda mer ambisiøse mål for transportsektoren, blant annet å redusere personbiltrafikken i Bergen med minst 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030, sammenliknet med 2013. Bergen kommune er på god vei mot å nå disse målene.

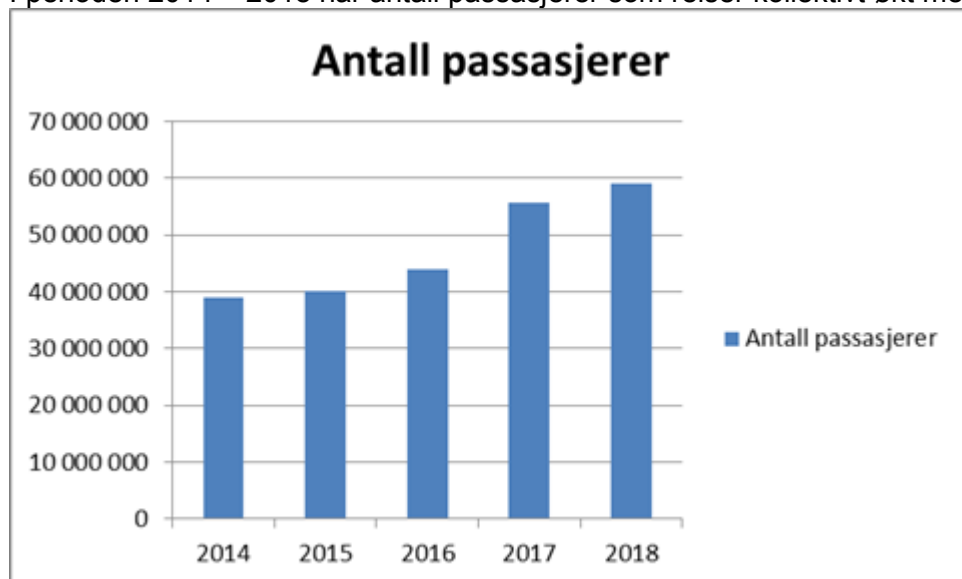
Fra 2012 til 2018 har antall passeringer i bomsnittene blitt redusert med 12 % samtidig som befolkningen har økt. Særlig markert var nedgangen fra 2015 til 2016, der trafikken i rush

ble redusert med over 15 %, og med over 5 % totalt. Det skyldes trolig at rushtidsdifferensierte takster ble innført i 2016.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Totalt i perioden
ÅDT	146 770	145 435	139 377	139 833	131 682	130 678	129 078	
Relativ endring fra året før		-0,9 %	-4,2 %	0,3 %	-5,8 %	-0,8 %	-1,2 %	-12,1 %

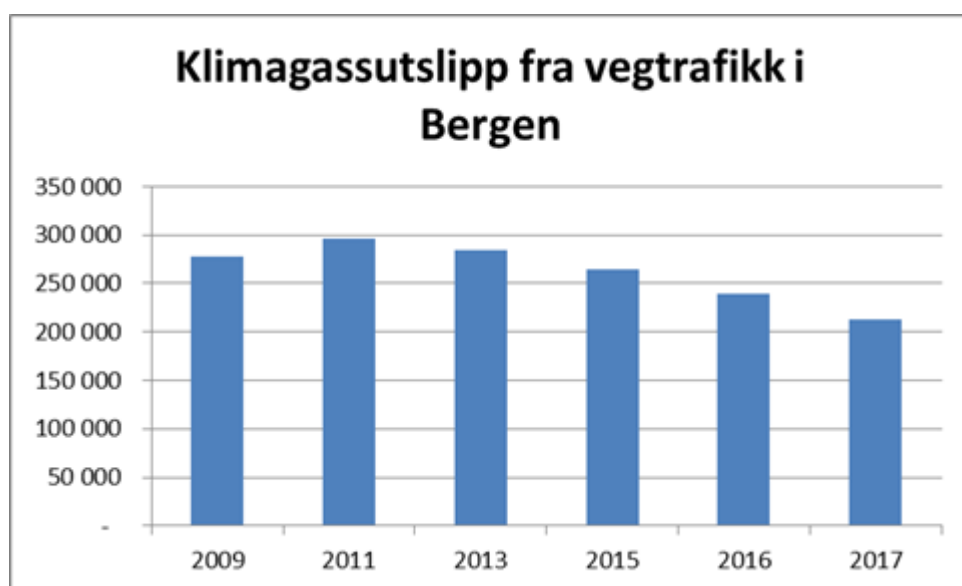
Kilde: Trafikkdata.no

I perioden 2014 – 2018 har antall passasjerer som reiser kollektivt økt med over 50 %.



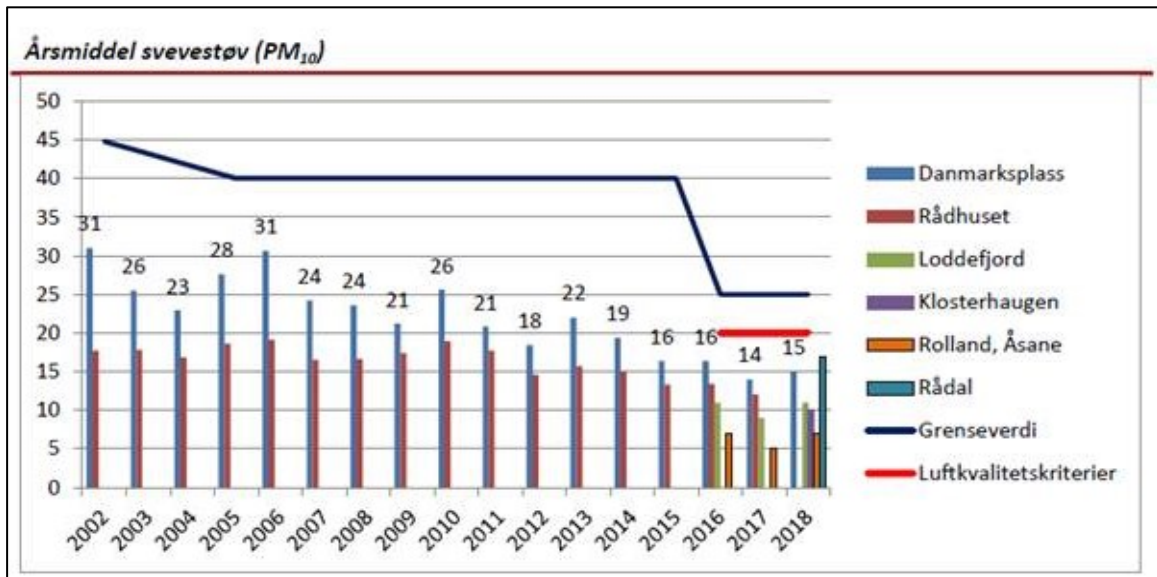
Kilde: Data fra Skyss

Klimagassutslippene fra vegtrafikk er redusert med 28 % på under ti år. Dette har trolig sammenheng med både redusert trafikk, teknologisk utvikling og økt bruk av elektroniske kjøretøy.



Kilde: Data fra Miljødirektoratet

Nedgangen i antall bomplasseringer og økt bruk av kollektivtransport har ført til at luftkvaliteten i Bergen har blitt bedre.

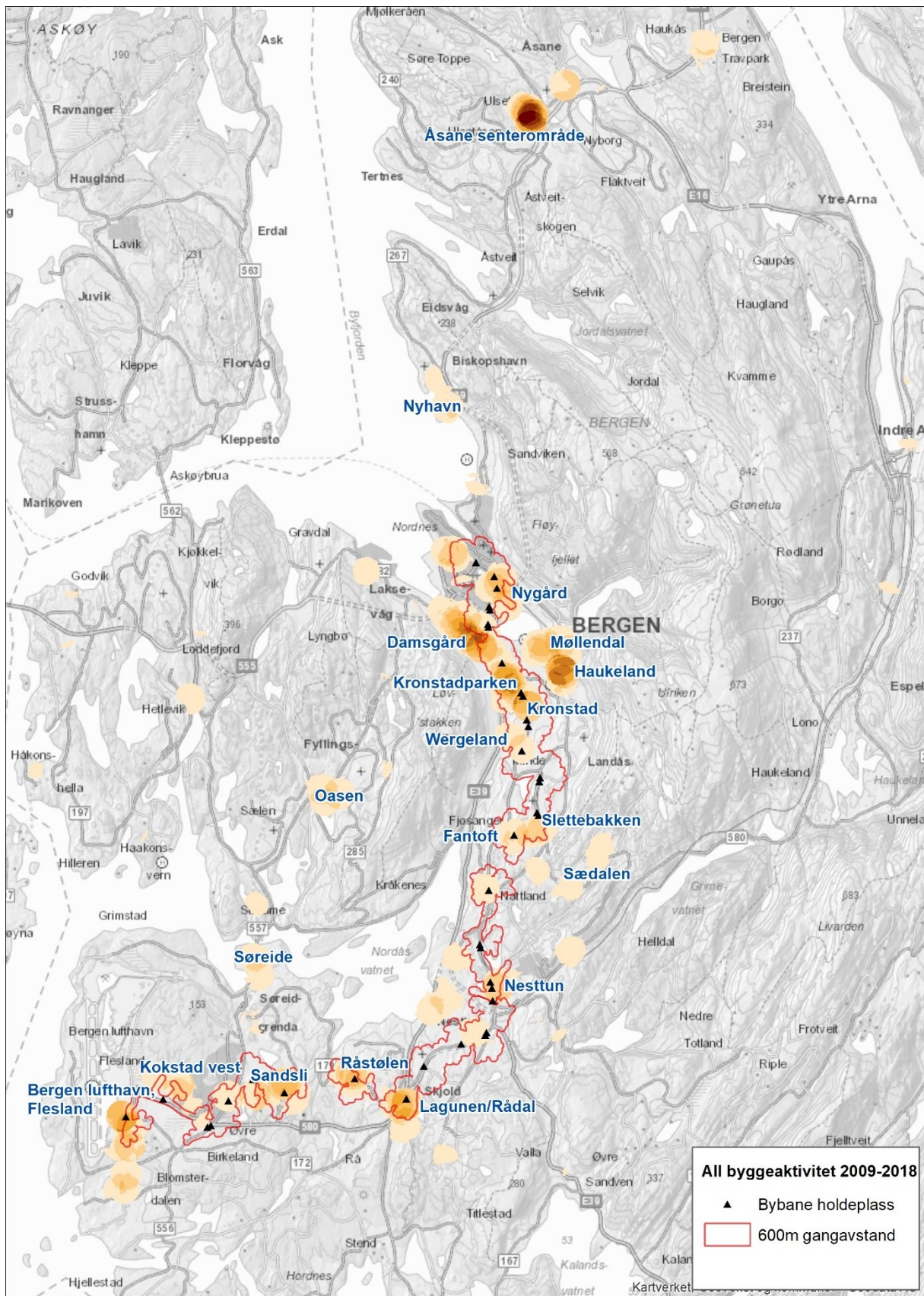


Kilde: Årsmelding luftkvalitet Bergen kommune 2018

Endringer i transport og mobilitet må nødvendigvis ses i sammenheng med arealbruk og byutvikling.

Bybanen i Bergen er bygd ut i tre byggetrinn mot sør fra Bergen sentrum, og har vært et svært viktig strukturerende element i byutviklingen¹. Kundetilfredsheten med bybanen er svært stor, antall passasjerer øker år for år, og investeringene i boliger, næringsbygg og offentlige bygg er i høy grad lokalisert nær banen. En kartlegging av byggeprosjekt langs banen fordelt på byggetrinn, viser at det har vært omfattende etableringer av både bolig, næring og offentlige institusjoner i perioden 2007-2018. Samme kartlegging dokumenterer også at det er et betydelig utnyttet fortettingspotensial i korridoren. Det muliggjør en fortsatt stram arealpolitikk slik at reisene blir kortere og det blir enklere å velge å være myk trafikant eller reise kollektivt. Kartet under viser all byggeaktivitet i Bergen fra medio 2009 til i dag. Her er det godt samsvar mellom nåværende og fremtidig bybane og tung utbygging. Byggetrinn 4 mellom Bergen sentrum og Fyllingsdalen skal etter planen åpnes i 2022-2023. Byggetrinn 5 mellom Bergen sentrum og Åsane er under planlegging.

¹ Jf. *Milliardinvesteringer langs Bybanens skinner*: <https://samferdsel.toi.no/nr-03/milliard-investeringer-langs-bybanens-skiner-article32408-1459.html> og *Bybanen i Bergen: Positiv faktor for transport- og arealutviklingen* <https://samferdsel.toi.no/kollektivtransport/positiv-faktor-for-transport-og-arealutviklingen-article33210-2145.html>



Kilde: Bergen kommune, basert på matrikkeldata

Bergen kommune vil her fremheve at Byrådet 28. mars i år har lagt frem forslag til kommuneplanens arealdel til sluttbehandling, med en mer tydelig og stram arealstrategi, nettopp med det formål å legge til rette for en mer kompakt byutvikling og kunne oppnå nullvekst i personbiltransporten.

Den positive utviklingen er et resultat av målrettet arbeid, politiske prioriteringer og samarbeid mellom flere politiske og administrative nivåer om helhetlige areal- og transportløsninger. For å kunne fortsette den positive utviklingen på disse områdene, og for å kunne arbeide videre med å nå nasjonale mål, er det flere utfordringer som må løses. I denne sammenhengen understrekes at utfordringsbildet som presenteres primært er avgrenset til de viktigste byutfordringene, selv om dette er en krevende avgrensning i et samlet transportsystem. Bergen kommune ønsker særskilt å peke på følgende hovedutfordringer som må adresseres i det pågående arbeidet med NTP 2022-2033.

Bysatsingen krever helhetlige, fremtidsrettede finansieringsløsninger

Effektive byregioner er avgjørende for vekst og næringsutvikling. Bysatsingen som følge av NTP 2014-2023 og 2018-2029 har vært positiv. Bybaneutbyggingen mot sør har vist seg å bidra tungt for utviklingen i arealbruk og transportmiddelfordeling. For å videreføre den positive utviklingen ift 0-vekstmålet, vil videre utbygging av bybanen mot bydelene i vest og nord (Fyllingsdalen og Åsane), med tilhørende tilrettelegging for gange og sykkel, være avgjørende. Utbyggingene vil kreve svært store investeringer i infrastruktur. Dette er kostbart, og vil kreve økte økonomiske rammer og mer statlig finansiering. Dette blir desto viktigere i fremtidige avtaler som etter planen skal inkludere nabokommunene. Det vises her til Bergen kommunes høringsuttale til Nasjonal transportplan 2018-2029 (plangrunnlaget fra transportetatene), der det ses som nødvendig at staten bidrar med 70 % av finansieringen av den videre bybaneutbyggingen til Fyllingsdalen og Åsane.

I dag er brukerbetaling gjennom bompenger en vesentlig del av finansieringen av nye samferdselsprosjekter gjennom byvekstavtalene. Samtidig er tidsdifferensiering og kjøretøydifferensiering av bompenger et viktig virkemiddel for å nå 0-vekstmålet. Bergen kommune vil fremheve at denne finansieringsformen på sikt ikke vil være bærekraftig, da den fører til at de byene som har kommet lengst med å redusere personbiltransporten, og dermed med å nå 0-vekstmålet, også får tilsvarende redusert inntjening i form av bompenger. Dette kan føre til sviktende finansiering for nye infrastrukturtiltak. Bergen kommune vurderer det slik at taket er nådd for bompengenivået utover standard indeksregulering av takstene.

Fortetting og stram arealpolitikk er vesentlig for å lykkes med transportpolitikken, og slik politikk er både krevende og meget kostbar på kort og mellomlang sikt. Derfor er statlige midler til knutepunktsfortetting i de viktigste fortetningsområdene vesentlig. Å gjennomføre planlagt knutepunktsfortetting i storbyene med høy tetthet av boliger, service og arbeidsintensive arbeidsplasser og med god tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende vil være svært effektive tiltak i arbeidet med å nå nullvekstmålet. Bergen kommune er av den oppfatning at dette bør effektueres som statlig pott/rundsum i byvekstavtalene til nødvendig transportinfrastruktur i de viktigste fortetningsområdene. Bergen kommune understreker at en slik satsing også utløser betydelige kommunale og private midler gjennom utbyggingsavtaler, etc.

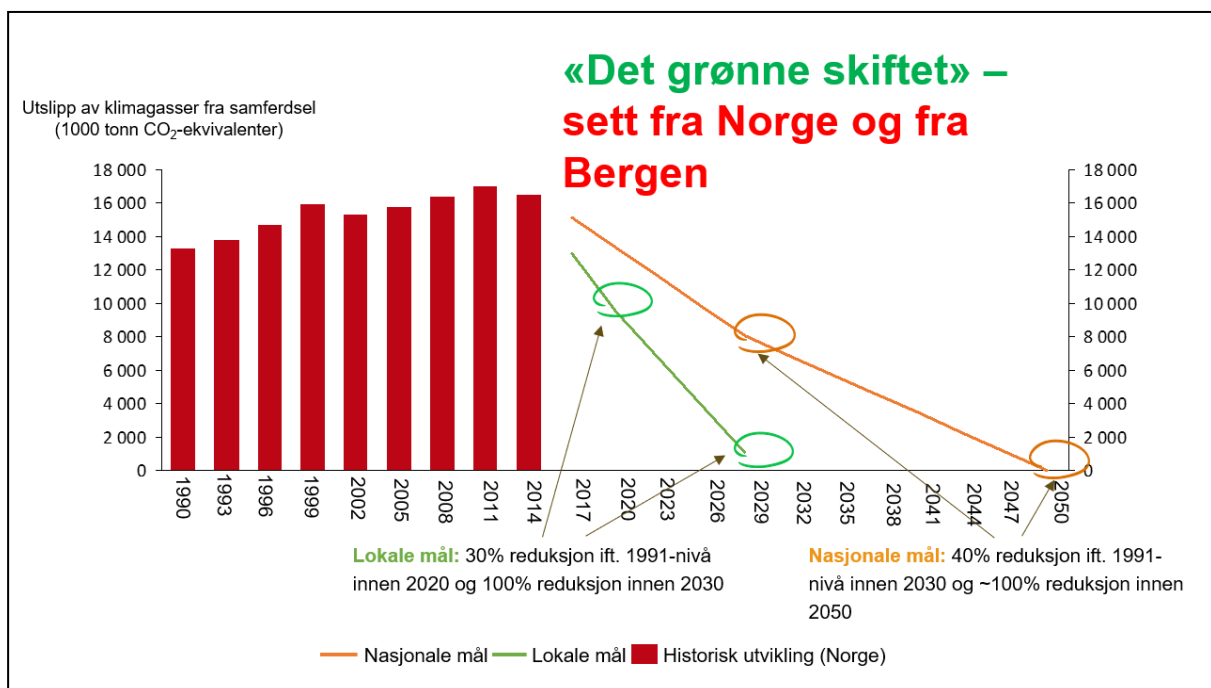
Bergen kommune vil også poengtere at det er utfordrende å oppnå gode helhetlige løsninger i byvekst-arbeidet, all den tid store deler av finansieringskildene er øremerket de ulike aktørenes ansvarsområder.

Bergen kommune mener at det i det pågående arbeidet med NTP 2022-2033 er behov for å vurdere alternative finansieringsmodeller som sikrer mer statlig finansiering, belønner

byområder som jobber best med å nå 0-vekstmålet, og samtidig ivaretar behovet for helhetlige løsninger på tvers av de ulike forvaltningsnivåenes ansvarsområder.

Klimamål forplikter

0-vekstmålet er satt av staten gjennom klimaforliket og Nasjonal transportplan. I tillegg er det gjennom klimaloven nedfelt at utslipp av klimagasser skal reduseres med 40% i 2030, og med 80-95 % i 2050 sammenliknet med 1991-nivå. Bergen kommune arbeider aktivt med denne målsetningen, både gjennom kommunens forvaltningsorganer og gjennom arbeidet med Miljøløftet. I tillegg har Bergen kommune, gjennom grønn strategi, satt egne mål som er enda mer ambisiøse enn de nasjonale målene. Som figuren under viser, vil det kreve et betydelig trendbrudd for å kunne nå både lokale og nasjonale mål. Transportsektoren er svært viktig for å få dette til. Selv om ny teknologi gir mulighet for å motvirke mange av de negative effektene fra transportsektoren, er det fremdeles stor usikkerhet knyttet til potensial, gjennomførbarhet, kostnader og nytte. Transportsektoren vil dermed fremdeles ha et betydelig ansvar for å bidra til det grønne skiftet gjennom reduksjon av transportarbeid.



Kilde: Historiske data hentet fra SSB, lokale mål er hentet fra Grønn Strategi for Bergen kommune, nasjonale mål er hentet fra klimaloven

Bergen kommune vil peke på at det eksisterer en konflikt mellom 0-vekstmålet og bygging av større vegprosjekter som primært bidrar til å oppfylle andre målsetninger om kapasitet og sikkerhet, men som samtidig legger til rette for økt trafikk. Denne utfordringen bør adresseres særskilt i det pågående NTP-arbeidet.

Risiko og sårbarhet må reduseres

Sentrale deler av transportnett i og rundt Bergen har fremdeles lav standard og er lite trafiksikkert. I tillegg er transportsystemet sårbart, med flere bruer og tunneler. Store deler av trafikken går i dag gjennom Nygårdstangen, med få muligheter for omkjøring. Dette fører ofte til store trafikale konsekvenser, selv ved små hendelser. En ny Ringveg øst er under planlegging, og vil være svært viktig for å avlaste Bergen sentrum både for gjennomgående tungtrafikk og for persontrafikk med bil.

Dagens E 16 mellom Arna og Vågsbotn har problemer både med trafiksikkerhet og tunnelsikkerhet, og utgjør samtidig nordre del av Ringveg øst, som er del av en langsiktig strategi for å redusere biltrafikken i sentrale deler av Bergen. For å nå målene om nullvekst

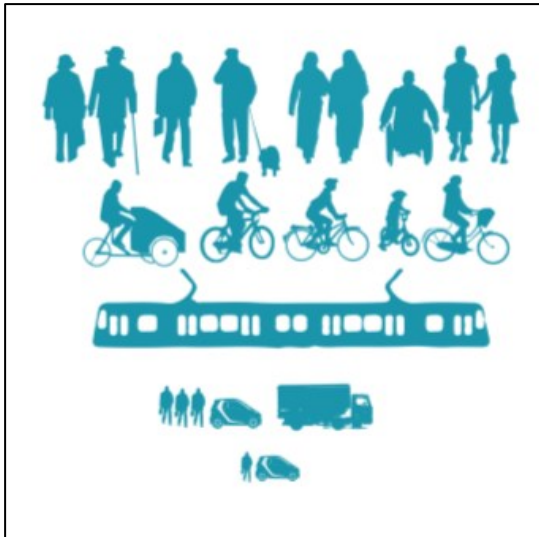
er det nødvendig å styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft ift personbiltrafikken. Bergen kommune er glad for at Statens vegvesen selv uttrykker dette tydelig i utkast til planprogram for kommunedelplanen, i ett av effektmålene for planarbeidet. Bybanen til Åsane er også en forutsetning for at ny E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset kan bygges uten en uønsket trafikkøkning på nordre innfartsåre til Bergen. E39 mellom Vågsbotn og Klauvaneset har lav standard, har store kapasitetsproblemer, er svært ulykkesutsatt og bør derfor etter Bergen kommunes vurdering prioriteres først av delstrekningene på Ringveg Øst. Arbeid med kommunedelplan for disse to vegstrekningene er i oppstartsfasen, og fremdriftsplanen er innrettet mot å komme i posisjon til byggestart i 2025 (prioritering av midler i første periode av ny NTP).

Norge og Vestlandet opplever stadig mer, og mer intensiv, nedbør. Fremskrivninger viser at nedbørsmengdene kan fortsette å øke dersom klimautslippene fortsetter på dagens nivå. Dette vil igjen føre til større hyppighet av flom og skred. E16 og jernbanen mellom Voss og Arna har begge svært store utfordringer knyttet til skred/ras, i tillegg til lav standard. Vegstrekningen er utsatt for møteulykker, og har mange tunneler som ikke tilfredsstillers dagens krav. Det pågår arbeid med statlig reguleringsplan for strekningen Arna-Stanghelle.

Ny teknologi krever statlig styring

Norge er allerede langt fremme mht å legge til rette for bruk av ny teknologi i transportsektoren. Bergen kommune vil gi honnør til Samferdselsdepartementet for på flere områder å være en pådriver i arbeidet, både med hensyn til utvikling av ny lovgivning (utprøving av selvkjørende kjøretøy) og ved å stimulere til nytenkning gjennom tilskuddsordninger etc. Dette har blant annet bidratt til at Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune i disse dager samarbeider om spennende prosjekter med en rekke aktører gjennom mobilitetslaboratoriet MUST. Bergen kommune understreker at hvordan det offentlige bidrar i reguleringen av ny teknologi i transportsektoren i årene fremover vil være avgjørende for om ny teknologi får de ønskede effekter. Det er imidlertid svært krevende å identifisere nå hva som vil være de gode løsningene om 1, 5 eller 10 år. Etter Bergen kommunes syn er det derfor viktigst at statlige myndigheter fortsatt legger stor vekt på å legge til rette for utvikling ved å være tidlig ute med regulatoriske virkemidler, og å legge tilsvarende til rette for uttesting og pilotering av viktige tiltak i samarbeid med viktige aktører. I den forbindelse gjentar Bergen at vi ønsker å delta i slikt pilotarbeid, slik vi har signalisert jevnlig de siste årene.

Bergen kommune vil særlig understreke viktigheten av at teknologifokuset i transportsektoren styrker fokuset på de myke trafikantene. Ofte handler nye løsninger om tiltak som gjør det tryggere, enklere eller mer effektivt å kjøre bil. Det kan være gode tiltak, men Bergen kommune peker på betydningen av å legge til rette for smarte løsninger for gående, syklende, kollektivreisende og næringstransporten som enda viktigere. I vår kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt av bystyret høsten 2015), har Bergen kommune definert seg selv som «gåbyen», og lagt stor vekt på den prioriteringen av transportformer som fremgår av transportpyramiden under.



Kilde: Grønn Strategi for Bergen kommune

Bergen kommune vil også peke på behovet for at staten intensiverer arbeidet med å legge til rette for vegprising som et alternativ til dagens bompengeløsninger. Vegprising vil ikke løse de viktige utfordringene med at større måloppnåelse vil bidra til reduserte inntekter, men vegprising vil like fullt kunne være både et mer rettferdig og mer effektivt/målrettet virkemiddel. Det er viktig at en modell for vegprising ivaretar bompengesystemets trafikkregulerende funksjon der det er nødvendig.

Til slutt vil Bergen kommune peke på behovet for å videreutvikle gode datasett om reisevaner og reisemønstre i storbyene. I den høyteknologiske verden vi lever i, fremstår det som utilfredsstillende og lite effektivt å måtte basere seg på usikre data av begrenset omfang innhentet gjennom omfattende spørreundersøkelser rettet mot enkeltpersoner, med tilhørende spørsmål om datas validitet og reliabilitet. Her bør folks faktiske bevegelser gjennom samling av «big data» kunne gi langt bedre kunnskap om reisevaner som grunnlag for å målrette nye tiltak på en enda mer hensiktsmessig måte

Miljøvennlig bytransport krever tung satsing

Det vil være behov for en sterkere satsing på tiltak rettet mot sykkel og gange i årene som kommer. Arbeidet med byvekstavtalene gjør det mulig få til gode, helhetlige løsninger for gående og syklende på tvers av forvaltningsnivåene. Bergen kommune vil imidlertid understreke at dette forutsetter at de økonomiske midlene brukes der de får mest effekt, uavhengig av finansieringskilde. Det er i særskilt grad et behov for et større fokus på de korte reisene innenfor bydelene, som vil bli stadig viktigere med en mer konsentrert arealbruk.

Det er et definert delmål i kommuneplanens samfunnsdel, Bergen 2030, at man skal utvikle Gåbyen Bergen med effektive og attraktive gangnett og gode sykkelanlegg. Til tross for mange regnværsdager, har Bergen en høy andel gående sammenliknet med andre byer. Det er imidlertid stor forskjell mellom de ulike bydelene på hvor mange som bruker gange som transportform.

Bergen har en relativt lav sykkelandel. Noe av dette kan forklares med at det flere steder i byområdet er store høydeforskjeller og mangel på sykkelnett som gjør at sykling tar lang tid ift bil og buss. Det er imidlertid også et resultat av en mangel på et trafiksikkert, sammenhengende sykkelnett som sikrer god fremkommelighet for syklende.

Bergen kommune er i ferd med å utarbeide egne strategier for gange og sykkel, som blant annet ser på hvilke tiltak som vil gi størst effekt for å få opp andelen gående og syklende. Det

er en utfordring at det mangler et godt analyseverktøy for å kunne beregne hvilken effekt ulike infrastrukturtiltak vil ha for denne trafikantgruppen. Det er Bergen kommunes oppfatning at slik metodeutvikling bør prioriteres nasjonalt gjennom det pågående NTP-arbeidet.

Selv om antallet trafikkulykker har gått ned de siste årene, utgjør påkjørsel av fotgjengere fremdeles majoriteten av de alvorligste trafikkulykkene. 0-vekstmålet innebærer en styrking av satsingen på gåing og sykling, som igjen vil skape langt flere myke trafikanter. Dette vil skape nye utfordringer som vil kreve mer omfattende trafiksikkerhetstiltak rettet mot denne trafikantgruppen. Trafiksikkerhetstiltakene må nødvendigvis ses i sammenheng med andre investeringstiltak innenfor byområdet. Bergen kommune mener derfor at en naturlig følge av dette er at også statlige trafiksikkerhetsmidler blir en del av byvekstavtalene.

En sentral forutsetning for å kunne lykkes i arbeidet med å nå 0-vekstmålet i Bergen innebærer styrking av kollektivtilbudet. Etablering av bybanen har vært et løft for kollektivtrafikken i Bergen. Med ny utbygging mot nord og vest, vil den i stadig større grad utgjøre ryggraden i de mest trafikkerte transportkorridorene i byen. Busstilbudet vil likevel være svært viktig, både som matetilbud inn mot bybanen, ekspressbusser, tverrgående kollektivtilbud og i områder der bybanen ikke har dekning. Bergen kommune ønsker i den sammenheng å peke på at for å kunne nå 0-vekstmålet, er man avhengig av at driften av kollektivtilbudet styrkes. En slik styrking må etter Bergen kommunes mening, komme gjennom vesentlig økte statlige rammer, primært gjennom økte rammetilskudd til fylkeskommunene.

Bergen kommune ønsker også å peke på at kollektivtrafikken i dag flere steder har utfordringer knyttet til fremkommelighet på hovedvegnettet. Det er derfor svært viktig at det fokuseres på kollektivfelt allerede i tidligfase i planleggingen av nye veganlegg, spesielt på hovedvegssystemet, og at valg av løsninger for kryss, tunneler, hastighetsprofil mm. tilpasses dette i så stor grad som mulig.

Næringstransporten trenger konkurransedyktige transportløsninger

Næringslivet er avhengig av et transportnett med god kapasitet og som gir forutsigbar fremkommelighet for å kunne levere sine tjenester på en konkurransedyktig måte. Rushtidsavgiften i bomringen i Bergen har bidratt til reduksjon i kø, særskilt i rush. Dette sparer næringslivet for store tidskostnader. Det er også satt en relativ lav takst for tunge kjøretøy med lave utslipp. Bergen kommune vil likevel peke på at dersom man i fremtiden kommer i en situasjon der personbiltransporten reduseres og inntjeningen i bomringen går ned, vil det være utfordrende å se for seg at næringslivet skal bære en større andel av kostnadene.

Deler av veinettet i Bergensområdet har lav standard, og er ikke egnet for tungtransport. Dette gjelder i særdeleshet fv580 mellom Arna og Midtun, som er en hovedinnfartsåre for tungtransport som kommer østfra og med destinasjon Bergen sør. Strekningen er også en del av ringvegløsningen som er avgjørende for å lede økt persontrafikk mellom nord og sør utenfor Bergen sentrum. Mangel på gode omkjøringsruter, gjør også at næringslivet blir hardt rammet ved hendelser på et sårbart transportnett.

Bergen kommune ser med bekymring på utviklingen i godstransporten på bane. Lav lønnsomhet for togselskapene, høyere pris for transport på bane og dårligere rutetilbud, gjør at flere aktører velger å transportere gods på vei. Det er derfor i NTP-arbeidet avgjørende å vurdere sterkere insentiver for å motvirke denne utviklingen, og for å styrke godstransporten på bane og sjø.

Økt konkurransekraft for tog på de lange reisene

I dag utgjør flyreiser ca 60 % av alle reisene mellom Bergen og Oslo. Ca. 15 % tar tog, mens bilreiser utgjør 20%. Destinasjonen Bergen-Oslo er en av landets mest trafikkerte

flystrekninger. Det er store utslipp fra flytrafikken, og Bergen kommune vil peke på at det er behov for å styrke jernbanesatsingen både på kort og lang sikt for å kunne gjøre jernbanen i stand til å konkurrere med fly på strekningen. Selv om ny jernbane Bergen-Stanghelle og ferdig bygget Ringeriksbane til sammen vil gi en reisetidsbesparelse på ca. 1 time i forhold til dagens reisetid, vil det være behov for å se på tiltak som kan redusere reisetiden ytterligere, og som kan bidra til å styrke jernbanes konkurransekraft. Realisering av del 2 av K5 mellom Stanghelle og Voss vil være et viktig prosjekt i så måte.

En god prosess forutsetter at det settes av tid til lokaldemokratiet

Bergen kommune mener det er positivt at fylkene og storbyområdene inviteres til å komme med innspill allerede i en tidlig fase av NTP-arbeidet. Det er likevel viktig å peke på behovet for gode medvirkningsprosesser også i senere faser av prosessen, når et helhetlig plangrunnlag foreligger. Bergen kommune vil derfor til slutt understreke viktigheten av at det settes av tilstrekkelig tid i høringsperioden til grundige lokaldemokratiske prosesser, før NTP 2022-2033 legges frem for Stortinget.

Bergen kommune vil oppsummere med å fremheve følgende viktigste utfordringer, avgrenset i denne omgang til de mest krevende byutfordringene og dermed Bergen kommunes grenser.

- Behov for videreføring av og økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange, kombinert med restriktive virkemidler for personbiltrafikken. For å få til dette, er det avgjørende å få videreutviklet og landet nye byvekstavtaler for de største byene og ytterligere styrke bysatsingen i ny NTP. I dette perspektivet er det nødvendig med ny tenkning om finansieringsløsninger. Taket for bompenger er nådd, og Bergen gjentar at byene trenger økt statlig finansiering til investeringer og drift av kollektiv, samt tilrettelegging for sykkel og gange. Dette må kombineres med nye former for restriktive tiltak som kan erstatte dagens bompengeløsning. Bergen ber om at utredning av vegprising intensiveres. I dette arbeidet bør både miljømessig, økonomisk og sosial bærekraft vurderes.
- Klimamål, helse, risiko og sårbarhet er sentrale premisser. Videreføring av Bybanen til Åsane som neste byggetrinn er av avgjørende betydning. Realisering av K5 og Ringveg Øst (som muliggjør ytterligere satsing på kollektiv, gange og sykkel i sentrale deler av Bergen) er også åpenbart sentrale tiltak i en slik sammenheng.
- Behovet for ordinær høring av et helhetlig planforslag».

Vedtakskompetanse:

I følge bystyresak 236-16 om byrådets fullmakter, §18.1, har byrådet innenfor fagområdene klima, miljø, byggesak og byutvikling fullmakter til å utøve myndighet med utgangspunkt i Plan- og bygningsloven og annet relevant lovverk med unntak av saker der:

- a) myndigheten i henhold til lov ligger til kommunestyret selv
- b) bystyret har delegert myndighet til Komité for miljø og byutvikling
- c) bystyret i kommunal plan eller vedtekt har fastsatt at myndigheten ligger til bystyret eller annet organ.

Byråd for byutvikling innstiller til byrådet å fatte følgende vedtak:

1. Byrådet gir innspill til «NTP 2022-2033. Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet» slik de fremkommer av byrådets forslag.
2. Melding om vedtak oversendes bystyrets kontor.

Dato: 14. mai 2019

Anna Elisa Tryti
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

NTP 2022-2033 – Invitasjon til å komme med innspill om hovedutfordringer på transportområdet