



Innkalling av Alver formannskap

Møtedato: 02.09.2021
Møtestad: Frekhaug/Helsehuset, vert oppdatert
Møtetid: 09:00 - 20:00

Eventuelle forfall må meldast til <https://www.alver.kommune.no/innhald/politikk-og-hoyringar/politikk/melde-forfall-til-politiske-mote/>

Varamedlemmer møter berre etter nærare avtale.

Orienteringar:

kl. 09:00 Equinor - miljøsak

Kyrjeleg fellesråd

Kl. 12:00 valstyret. Formannskapet fortset etter valstyremøtet.

Sakliste

Saknr	Tittel
072/21	Godkjenning av innkalling og sakliste
073/21	Godkjenning av møteprotokoll
074/21	Overføring av ansvar for arbeidskjøring av TT-brukarar frå fylkeskommunen til kommunane
075/21	Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP) Høyringsinnspel
076/21	Kommuneplanen sin samfunnsdel – høyring og offentleg ettersyn
077/21	Krav om tilbakebetaling av avgifter, Gløde AS
078/21	Sameiget Havnevegen 9 og 11, Gløde AS - Stifting av juridisk eining
079/21	Årsmelding Miljøløftet 2020 til lokalpolitisk behandling
080/21	Økonomiplan 2022 - 2025
081/21	Melding/orientering til formannskapet 02.09.2021

26. august 2021

Sara Hamre Sekkingstad
ordfører

Tove-Mette Arnø Fyllingen
møtesekretær

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 26.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
072/21	Alver formannskap	02.09.2021

Godkjenning av innkalling og saksliste

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:
Innkalling og saksliste vert godkjent.

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 17.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
073/21	Alver formannskap	02.09.2021

Godkjenning av møteprotokoll

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:
Møteprotokollen vert godkjent.

Vedlegg i saken:

17.08.2021 Protokoll - Alver formannskap - 17.08.2021

1598191



Møteprotokoll for Alver formannskap

Møtedato: 17.08.2021
Møtestad: Kommunehuset, Frekhaug
Møtetid: 12:00 - 16:00

Etter sakshandsaminga var det arbeidsmøte knytt til arbeidet med kommuneplanen sin samfunnsdel

Frammøtte medlemmer	Parti	Rolle
Sara Hamre Sekkingstad	SP	Ordfører
Jostein Hellestveit	SP	Medlem
Thomas Larsen	H	Medlem
Nina Stabell Øvreås	FRP	Medlem
Øyvind Oddekalv	AP	Varaordfører
Nina Bognøy	AP	Medlem
Asle Hetlebakke	KRF	Medlem
Morten Klementsén	UAVH	Medlem
Leif Johnsen	MDG	Medlem

Forfall meldt frå medlem:	Parti	Rolle
Nils Marton Aadland	H	Medlem
Astrid Aarhus Byrknes	KRF	Medlem
Terje Sletten-Hansen	UAVH	Medlem
Maria Færø	UAVH	Medlem

Frammøtte varamedlemmer:	Parti	Erstatter medlem
May-Irene Wergeland	SP	Nils Marton Aadland
Stian Lavik	KRF	Astrid Aarhus Byrknes
Heine Fyllingsnes	H	Maria Færø

Følgjande frå administrasjonen møtte:

Hogne Haugsdal-kommunalsjef, Leni Dale-kommunalsjef, Tove-Mette Arnø Fyllingen-sekretær, Ørjan Raknes Forthun-rådmann

Sakliste

Saknr	Tittel
068/21	Godkjenning av innkalling og sakliste
069/21	Godkjenning av møteprotokoll
070/21	Høyringsuttale – endringer i pasientjournallova mm
071/21	Melding/orientering til formannskapet 17.08.2021

068/21: Godkjenning av innkalling og sakliste

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Innkalling og sakliste vert godkjent.

Alver formannskap 17.08.2021:

Handsaming:

Ingen merknader, samrøystes.

FO- 068/21 Vedtak:

Innkalling og sakliste vert godkjent.

069/21: Godkjenning av møteprotokoll

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Møteprotokollen vert godkjent.

Alver formannskap 17.08.2021:

Handsaming:

Ingen merknader, samrøystes.

FO- 069/21 Vedtak:

Møteprotokollen er godkjent.

070/21: Høyringsuttale – endringer i pasientjournallova mm

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Saka blir lagt fram til politisk drøfting

Alver formannskap 17.08.2021:

Handsaming:

Fellesframlegg frå S.Sekkingstad-SP:

Alver kommune viser til Høring: Forslag til endringer i pasientjournalloven og IKT-standardforskriften - Tilgjengeliggjøring av og betaling for nasjonale e-helseløsningar publisert 15. juni 2021 med frist for høyringssvar 18. august 2021.

Alver kommune meiner det er sterkt kritikkverdig at høyringsprosessen for lovendringar med betydelege økonomiske og prinsipielle konsekvensar for kommunane - blir gjennomførte med så korte tidsfristar, i den politiske sommarferien til kommunane.

Alver kommune viser til høyringssvaret som er sendt frå KS den 1. juli 2021 med referanse 19/02424-21. Alver kommune støttar i sin heilskap KS sitt høyringssvar i saka.

Framlegget vart samrøystes vedteke.

FO- 070/21 Vedtak:

Alver kommune viser til Høring: Forslag til endringer i pasientjournalloven og IKT-standardforskriften - Tilgjengeliggjøring av og betaling for nasjonale e-helseløsninger publisert 15. juni 2021 med frist for høyringsvar 18. august 2021.

Alver kommune meiner det er sterkt kritikkverdig at høyringsprosessen for lovendringar med betydelege økonomiske og prinsipielle konsekvensar for kommunane - blir gjennomførte med så korte tidsfristar, i den politiske sommarferien til kommunane.

Alver kommune viser til høyringsvaret som er sendt frå KS den 1. juli 2021 med referanse 19/02424-21. Alver kommune støttar i sin heilskap KS sitt høyringsvar i saka.

071/21: Melding/orientering til formannskapet 17.08.2021**Rådmannen sitt framlegg til vedtak:**

Meldinga vert teke til orientering.

Alver formannskap 17.08.2021:**Handsaming:**

- Søksmål frå Equinor mot Alver kommune ved rådmann Ørjan Raknes Forthun

Rådmannen sitt framlegg vart samrøystes vedteke.

FO- 071/21 Vedtak:

Meldinga er teke til orientering.

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 23.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
033/21	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	30.08.2021
023/21	Utval for helse og omsorg	31.08.2021
	Alver kommunestyre	
074/21	Alver formannskap	02.09.2021

Overføring av ansvar for arbeidskjøring av TT-brukarar frå fylkeskommunen til kommunane Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Alver kommune ber Vestland fylkeskommune halde fram med administrativt og økonomisk ansvar for ordninga med arbeidskjøring av TT-brukarar.

Politisk handsaming

Saka skal til uttale i råd for menneske med nedsett funksjonsevne
Saka skal til innstilling i utval for helse og omsorg samt formannskap
Saka skal avgjerast i kommunestyret

Bakgrunn

Viser til skriv frå Vestland fylkeskommune jamfør vedlegg.

Brukarar som har særlege utfordringar med å kome seg til og frå tilrettelagt arbeidstilbod har fram til i dag fått arbeidsreiser finansiert av fylkeskommunen. Vestland fylkeskommune varsla i 2020 at denne ordninga skulle avviklast frå og med 2021, grunngjeve med at ordninga ikkje er lovpålagt, og at tidlegare Sogn- og fjordane fylkeskommune ikkje har eit slikt tilbod. I fjor haust protesterte fleire av kommunane på den planlagte avviklinga, og Fylkestinget valde å vidareføre ordninga ut 2021. No ber fylkesrådmannen om å få ei stadfesting frå kommunane på at ein vil vidareføre arbeidsreisetilbodet i kommunal regi frå 1.1.2022.

Arbeidskjøring organisert og betalt av fylkeskommunen har eksistert sidan 1990-talet. Pr. i dag er det berre Oslo og tidlegare Hordaland som har denne ordninga. Det er 13 kommunar i tidlegare Hordaland som per tid har denne ordninga. Alver kommune har per tid fleire innbyggjar som får kjøring dekkja av fylkeskommunen til sitt arbeid jfr vedlegg.

Saksopplysninger:

Då Fylkestinget handsama saka i fjor haust peika dei på at TT-ordninga er svært viktig for mange funksjonshemma som ikkje har høve til å nytta kollektiv transport til arbeid, og at dette er eit avgjerande tilbod i kvardagen både for brukarane og familiarne deira. Fylkestinget er opptekne av at tilbodet til denne gruppa vert vidareført av kommunane, og har bede fylkesrådmannen fylgje opp dette. Fylkesrådmannen ynskjer no ei stadfesting frå kommunane om at me vil vidareføre det fylkeskommunale tilbodet i kommunal regi.

Ordninga fylkeskommunen har med å dekke utgifter til arbeidsreise gjeld for alle med TT-kort og VTA-plass. Dei har ikkje lovheimla plikt til dette, men har gjort det fordi det er eit behov for den einskilde som elles vil kunne

få vanskar med å nytte VTA-tilbod.

At det er ein finansiert transport løysing er eit gode for denne målgruppa. Dersom fylkeskommunen ønskjer at ordninga skal bestå, så er det beste at dei sjølve held fram med dette. Dei har alle informasjon for å forvalte ordninga.

Fylkeskommunen opplyser i epost 23.08.21 følgjande om økonomi relatert til brukarar frå Alver kommune pt:

- Utgifter transport Norhordland taxi pr 2019 var kr 491 999
- Utgifter pr juni 2021 kr 194 905
- Brukara betaler eigenandel til fylkeskommune kvar mnd. Det vil sei at om du arbeider 5 dagar pr veke, blir ein fakturert kr 500 pr mnd.

Det følger ikkje med midlar frå fylkeskommune ved overføring av ansvar til kommunen.

For brukarar med kommunal tiltaksplass har kommunen vår alt ei ordning med kommunalt organisert og finansiering transport mot eit gebyr dersom det er noko reiseveg mellom heimen og lokalisering av tiltaksplassen. Imidlertid er praksis at ein får tildelt kommunal tiltaksplass nær der ein bur slik at behovet for slik transport er lågt.

Med ei endring i transportordninga i retning av ei meir generell ordning for fleire så kan ein tenke seg at fleire vil ha kommunal tiltaksplass og VTA plass andre stader enn der ein bur då transportløysinga legge til rette for det. Det kan difor tenkast at ei kommunal finansiert transportordning for TT brukarar med VTA-plasser fører til auka omfang med omsyn til å favne om brukarar med TT kort og kommunale tiltaksplassar. Ei slik utviding er ikkje urimeleg, då brukarane kan ha det same behovet for transport til arbeidsplassen sin.

Både overføring av ansvar for ordninga i dag frå fylkeskommune til kommune samt ei eventuell framtidig kommunal utviding av målgruppe utfordre kommuneøkonomi samt ressursar til sakshandsaming, administrasjon og informasjon om ordninga.

Vedlegg i saken:

22.04.2021	Overføring av ansvar for arbeidskøyning av TT-brukarar frå fylkeskommune til kommunane	1547371
22.04.2021	Oversikt over arbeidskøyning mars 2021	1547372

 Vår referanse 2020/54897-8
 Dato 09.03.2021

Kommunane



Overføring av ansvar for arbeidskøring av TT-brukarar frå fylkeskommunen til kommunane

Hordaland fylkeskommune har i mange år hatt ei ordning der TT-brukarar som hadde VTA-plass fekk dekkja arbeidsreisa i tillegg til at dei fekk vanleg TT-kvote. Fylkeskommunen har lenge hatt ynskje om å avvikla denne ordninga, ettersom den ikkje er lovpålagt, og heller ikkje er lagt inn i rådeoverføringa frå staten. Dette fekk auka aktualitet når Hordaland og Sogn og Fjordane slo seg saman, og Sogn og Fjordane ikkje hadde denne ordninga.

Det er 13 av 43 kommunar i Vestland som har TT-brukarar som er godkjent for arbeidskøring. Per no er det 175 brukarar som med i ordninga. Oversikt over tal brukarar i den einssilde kommune fylgjer vedlagt. I 2020 nytta fylkeskommunen 7,5 mill kr nto til ordninga. I eit normalår har forbruket vore om lag 11 mill kr nto. Inkludert i dette ligg inntekter frå eigendel på kr 500 per månad (ved 5 dagar arbeidsveke, 400 kr ved 4 dagar osv).

I samband med budsjetthandsaminga for 2021 vedtok fylkestinget å vidareføra ordninga med arbeidskøring for TT-brukarar med VTA-plass ut 2021. Fylkestinget peikar på at arbeidskøringa er svært viktig for mange funksjonshemma som ikkje har høve til å nytta kollektiv transport til arbeid. Både for brukarane og familiare deira er dette eit avgjerande tilbod i kvardagen. Fylkestinget er difor opptekne av at tilbodet til denne gruppa vert vidareført av kommunane, og har bedt om at fylkesrådmannen fylgjer opp dette. Me ber difor om å få ei stadfesting frå kommunane om at de vil vidareføra arbeidsreisetilbodet i kommunal regi frå 1.1.2022.

Det praktiske arbeidet med overføring av brukarar vil me koma attende til. Brukarane vil framleis få ordinær TT-kvote, og dei som kvalifiserer for utvida statleg TT-kvote, vil få den i tillegg.

Med helsing

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Janne Dokken
seksjonssjef

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Oversikt over arbeidskøying mars 2021

Kommune	Tal brukarar pr mars 2021
Bergen kommune	103
Askøy kommune	9
Øygarden kommune	10
Alver kommune	4
Bømlo kommune	3
Kvam herad	15
Kvinnherad kommune	3
Masfjorden kommune	3
Ullensvang kommune	2
Stord kommune	5
Voss herad	4
Bjørnafjord kommune	13
Fedje kommune	1
sum	175



Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 25.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
138/21	Utval for areal, plan og miljø	01.09.2021
075/21	Alver formannskap	02.09.2021
105/21	Utval for næringutvikling og drift	01.09.2021

Regional transportplan for Vestland 2022 - 2033 (RTP) Høyringsinnspel

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Alver kommune har merknader og høyringsinnspel til Regional transportplan 2022 – 2033 slik det kjem fram av saksutgreiinga.

Politisk handsaming

Saka skal til uttale i utval for areal, plan og miljø

Saka skal til innstilling i formannskapet

Saka skal avgjerast i kommunestyret

SAKSUTGREIING

Saka gjeld

Fylkesutvalet i Vestland vedtok 01.juni 2021 å sende høyringsutkast til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP) på høyring. Fylkeskommunen ber no om innspel til planen innan fristen 12. september 2021.

RTP består av fire dokument som fylkeskommunen ønskjer innspel på:

1. Regional transportplan Vestland 2022 – 2033 (hovuddokument)
2. Handlingsprogram til Regional transportplan
3. Strategi for mjuke trafikantar
4. Strategi for berekraftig mobilitet

Hovuddokumentet set prinsipielle føringar for samferdselspolitikken i Vestland fylke. I hovuddokumentet finn ein hovudmål, delmål for kvart plantema og strategiar som seier korleis ein skal nå måla. Planen har fem plantema; fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde.

I **handlingsprogrammet til RTP** finn ein omtale av kriterium for prioritering og utviklingstiltak.

Handlingsprogrammet inneheld ikkje ei liste over investeringar på einskildprosjekt og når dei skal gjennomførast. Ei slik liste vil kome seinare.

Strategi for mjuke trafikantar er fylkeskommunen sin strategi for arbeidet med mjuke trafikantar. Strategien omtalar fylkeskommunale verkemiddel for å auke talet på mjuke trafikantar. Administrasjonen i Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekkingar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

Strategi for berekraftig mobilitet er Skyss sitt strategiske styringsdokument som omtalar retning og utvikling for kollektivsystemet, samt korleis Skyss skal fylle den nye rolla som mobilitetsaktør.

På nettsida til planen (<https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/>) finn ein

bakgrunnsnotat og utgreiingar som er utarbeidd i samband med planen. Der vil ein finne meir detaljar om dei einskilde tema.

Vestland fylkeskommune ønskjer tilbakemeldingar på både innhald og korleis dei skal prioritere. Med knappe økonomiske ressursar vil dei ha innspel på kva som bør prioriterast opp, men også kva som kan prioriterast ned.

BAKGRUNN

Vestland fylkeskommune utarbeidde framlegg til **planprogram** for RTP 2022 – 2033 våren 2020 og både Regionrådet og Alver kommune sende inn sine merknader til dette. Ein stor del av desse er teke opp att i innspela og merknadane under her.

Alver kommune sine merknader og innspel til RTP-framlegget:

Generelt

Framlegget til RTP 2022 – 2033 har mange gode intensjonar og utgreiingar, men er svært omfattande og generelt og kan oppfattast som lite føreseieleg for kommunen. Fylkeskommunen har også ei mengd andre planar og det kan vere utfordrande for kommunen i det daglege å ha oversikt over hierarkiet i dette plankomplekset.

Både for administrasjon og politikarar i kommunen som skal ha dialog inn mot Fylkeskommunen på prosjektbasis, hadde det vore nyttig med ei forenkla og praktisk framstilling. Mange tema er omtale fleire stader i framlegget.

I den vidare saksutgreiinga her er heile framlegget til RTP samla og kommentert temamessig.

Prioritering av vedlikehaldet

Hovudmålet i planframlegget er at « Vestlandet skal ha eit trykt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling». Med dei avgrensa midlane som fylkeskommunen har til rådje så er framlegget til strategi å « sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nybygging».

- Alver kommune er positiv til denne strategien og ser fram til forbetring av tilstanden på dei mange fylkesvegane i kommunen.
- Samstundes minner ein konkret på at Alversundbrua er ein svært viktig del av dette fylkesvegnettet og at her må det ekstraordinære midlar til.

Porteføljestyring

I planframlegget er det for første gong gått vekk frå konkret budsjettering på prosjekter med avsette midlar og årstal og innført prinsippet porteføljestyring. Det forutset at Fylkeskommunen til ei kvar tid skal ha eit overskot av aktuelle prosjekt på Vestlandet og ut frå fastsette kriteria prioritere mellom desse kvart einskild år. Med dei hovudkriteria som ligg til grunn, der tiltaka skal kome flest mogleg til gode, så vurderer kommunen dette til å bli utfordrande, særleg for dei ytre områda som ligg lengst vekk frå både Bergen og området Knarvik-Frekhaug.

- Her trengs det meir tryggleik for at fylket sine midlar også kjem desse områda til gode.

Mobilitet og kollektivtransport.

Kommunen er einig i at ein må ha særskilt fokus på miljøvennelege reiser i kvardagen, men vil peika på at her er det eit skilje mellom bynære strøk og distrikta. Utfordringane i fylket har store forskjellar og dermed heilt ulike løysingar på korleis transportbehovet kan løysast. I byane og bynære strøk (Bergen og dei næraste kommunesentera) vil det vera utfordringar med omsyn til kapasitet, framkome og luftkvalitet. Der vil satsing på kollektivtrafikk, sykling og gåande vera ein stor del av svaret. For store delar av resten av Vestland vil bilen vera viktigaste framkomstmiddel. Med elbilar forsvinn også forureininga i stor grad og det er plass på vegane til å nytte bilen. Bilen er derfor ein viktig premis for at distrikta skal kunne utvikla seg framover også. Det er ikkje realistisk at ein stor del av transportbehovet i distrikta skal kunne løysast med kollektiv transport.

- Kommunen ynskjer vidare satsing på fossilfrie bilar også ute i distrikta, men då må fylket vera tydeleg i førarsetet når det gjeld å få plass ladestasjonar. Likeins må fylket vera i førarsetet for få til gode løysingar for innfartsparkering, både desentraliserte og i regionsentera, slik at ein reduserer

biltrafikken inn mot Bergen.

Mobilitet og nullvekstmålet

Regjeringa presiserer at nullvekstmålet ikkje skal redusere mobiliteten til innbyggjarane i byområdet, men at det skal leggjast til rette for den mobiliteten som folk og næringsliv har behov for.

I RTP-framlegget er det omtala at for å nå nullvekst er det viktig med ein balanse mellom restriktive tiltak, styrking av kollektivtrafikken og meir og betre tilrettelegging for sykkel og gange.

- Alver kommune ser ikkje for seg at ei realistisk styrking av kollektivtrafikken i store deler av kommunen kan kompensere for innføring av restriktive tiltak som vegprising og streng parkeringspolitikk i kommunen.
- Alver kommune er uroa over at einskildtiltaka for å avgrense personbiltrafikken i sum vert svært belastande for innbyggjarane og ber om at fylkeskommunen har ein koordinerande rolle den totale mengda av slike tiltak.

Sjøtransport og blå bybane.

Det vil gå mange år før ny E39 gjennom Åsane er klar til bruk. Den alternative reisevegen Alver - Bergen sentrum med snøggbåten må difor prioriterast høgt av Fylkeskommunen.

- Utviding av rutetilbodet, oppgradering av kaiar, innfasing av miljøvennleg drivstoff og ikkje minst innlemming i takstregulativet tilsvarande Askøybåten er klare føresetnader frå Alver kommune.

Nasjonale ansvarsområde

Fylkeskommunen tek på seg å ivareta eit overordna ansvar for at både fylkeskommunal og statleg infrastruktur fungerer i ein heilskap og samanheng. Dette er tydeleg og bra.

Fylkestinget har tidlegare prioritert vegstrekninga E39 Eikefet – Romarheim og E16/E39 Arna – Vågsbotn – Klauvaneset. Kommunen forutset at Fylkeskommunen har påtrykk overfor staten her når det gjeld budsjettering og praktisk gjennomføring.

I framlegget til RTP er imidlertid opplyst at Arna – Fjøsanger må prioriterast framfor vegen mellom Arna og Vågsbotn.

- Alver kommune forutset at strekninga E16 Arna -Vågsbotn er den prioriterte delen av ny Ringveg aust og at dette vert retta opp i RTP-framlegget.

Beredskap/ Omkøyringsvegar

Grunna den kritiske strekninga mellom Knarvik og Åsane er Alver kommune i ein særstilling når det gjeld omkøyringsvegar og beredskap i Vestland fylke.

- Beredskapssituasjonen for E39 mellom Alver og Bergen må omtalast grundig i RTP, og med aktuelle kompenserande tiltak.

Teknologisk utvikling

Innovasjon og teknologisk utvikling er breitt omtala i framlegget til RTP. Dette er positivt, men kan også ha ei baksida grunna kompleksitet og høg brukarterskel.

- I utviklinga av ny teknologi, særleg innan kollektivreiser, må Fylket og Skyss alltid ta høgde for at brukarterskelen må vere tilpassa alle brukargrupper, og særleg dei med lågast kompetanse og føresetnader på dette temaet.

Vegnormalar og fråvik

Ei forenkling av vegnormalane ved fylkeskommunal utbygging kan medføre meir veg for pengane, men kan også medføre redusert trafikktryggleik og auke i driftskostnadene.

- Alver kommune forutset at ei slik forenkla utføring ikkje medfører at vegne vert nedklassifisert til kommunal veg.

Miljøloftet og soneinndeling

Soneinndeling for måling av nullvekstmålet kan ha sine positive sider, men kan også føre med seg at den ytre sona ikkje får finansiert tiltak i sitt område.

- Alver kommune har vedtatt politisk at ein ikkje ønskjer ei soneinndeling som ein del av noverande byvekstavtale. Ei eventuell soneinndeling bør drøftast nærare ved ei eventuell reforhandling av byvekstavtalen.

Finansiering av Skyss

RTP-framlegget tek til orde for å også nytte bompengar til drift av Skyss. Dette kan opplevast som ei ekstra, direkte skattlegging.

- Eventuell medfinansiering av Skyss sine driftskostnader med bompengar må forankrast i eigen politisk prosess i kommunane med bompengepakker.

Framtidig eigarskap

I framlegget til RTP er det foreslått å avklare føremålstenleg eigarskap til fylkesvegane . Erfaringsmessig betyr dette å sjå på om fylkesvegar kan overførast til kommunane.

For mange av fylkesvegane i Alver er det sterk trong for tynge vedlikehald og oppgradering, både for vegkropp, veglys og anna. Grunna mellom anna tømmertransport på dei mindre vegane er dette viktig for Alver.

- Alver kommune ser ikkje for seg å få overført fylkesvegar utan at dette er fullt ut økonomisk kompensert.

Godstransport og E39

I RTP-framlegget er det omtala kor viktig det er med eit effektivt kommunikasjonssystem for vare- og kollektivtransport. Samstundes kjem det fram i dokumentet at logistikknutepunktet for Bergensområdet fjernar seg meir og meir frå Nordhordland i åra som kjem. Alver kommune opplever dette som endå eit moment for at fylkeskommunen skal bidra til å få å på plass bygging av ny E39 gjennom nordre Åsane og ringveg vest til Arna.

- Alver kommune ser med uro på den geografiske utviklinga innan godstransporten i bergensområdet.

Strategi for mjuke trafikantar

Framlegg til Strategi for mjuke trafikantar er eit oversiktleg og godt dokument der fylkeskommunen peikar på behovet for samarbeid mellom dei ulike offentlege vegeigarar både når det gjeld både planlegging, drift, vedlikehald, opplæring og kunnskapsutveksling. Alver kommune har nyleg hatt eit tett og godt samarbeid med fylkeskommunen ved utarbeiding av «Sykkelstrategi for Alver 2021- 2031». Dette er eit god grunnlag for ulike prioriteringar innan Miljøløftet og vidareutvikling av det faste samarbeidet med fylkeskommunen og Statens vegvesen.

- Alver kommune ønskjer ein tett dialog med fylket i den vidare arbeidet innan gang- og sykkelinfrastruktur, både med «Strategi for drift og vedlikehald», etablering av fagforum innan sektoren, samt samarbeid innan utarbeiding av gåstrategi for Alver.

Strategi for berekraftig mobilitet

Framlegget burde vore meir konkret når det gjeld omtale og meir fokus på konkrete tiltak for nær framtid. Systemskifte mellom ulike transport burde vore eit meir sentralt tema.

- Alver kommune ønsker betre tilrettelegging for at ein kan parkere sykkel ved ulike kollektivterminalar og om bord på kollektivtransportmiddel, for å kunne gjennomføre heile reisa på ein miljøvenleg og tidseffektiv måte. Særleg snøggbåttilbodet mellom Bergen, Frekhaug og Knarvik har eit slikt potensiale.

Samarbeid Vestland Fylkeskommune og Alver kommune

I RTP-framlegget er utviding av samarbeidet mellom fylkeskommunen og den einskilde kommune i Vestland mykje og godt omtala. Dette gjeld på alle nivå, både plan, næring, prosjekt og anna. I høyringsutkastet til Handlingsprogram er det lista opp ei mengd igangverande og nye prosessar som involverer kommunesektoren.

- Med bakgrunn i sin storleik og plassering forventar Alver kommune å vere tungt involvert og

medbestemmande i dei aktuelle fylkeskommunale prosessane som er lista opp.

Fylkeskommunale spørsmål i oversendingsbrevet:

Tek planen inn over seg dei store utfordringane i fylket i tilstrekkeleg grad?

- Ja, i stor grad, med unnatak av den store trongen for å få på plass ny stamveg/E39 Vågsbotn-Klauvaneset og betre sikring av stamvegen vidare nordover. E39 i dette området står i ein særstilling når det gjeld sårbarheit, både lokalt i fylket og for heile Vestlandet.

- Er målsettingane riktige med tanke på dei utfordringane vi har i fylket?

- Er det god samanheng mellom mål og strategiar ?

- Er dei riktige kriteria for prioritering lagt til grunn? Kva kriterium bør eventuelt endrast?

- Er det andre utviklingstiltak som bør inn i handlingsprogrammet til RTP?

- Framlegget til RTP har ei meng ulike tema og til desse spørsmåla syner Alver kommune til vedtaket i denne saka.

Tilbakemelding lokal prosjekter for mjuke trafikantar:

Fylkeskommunen ønskjer tilbakemelding på 1-2 strekningar langs fylkesveg i kvar kommune som manglar tilrettelegging for mjuke trafikantar og som oppfyller kriteria for prioritering i strategien.

- Alver kommune vil framheve stor trong for tilrettelegging av skulevegane for

Seim skule og for Ostereidet skule og senter.

I tillegg er det sterk trong for utbetringar av fylkesvegane følgande stader:

- Austmarka – Hilland, ny G/S-veg
- Holme- Mjåtveit, ny G/S-veg
- Isdalstø (Herlandstø), - utvide trong G/S-passasje
- G/S-tiltak i og mot Åsane, via Salhus

Link til framlegget til Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 (RTP):

<https://www.vestlandfylke.no/politikk/hoyringar/hoyringsside-rtp-2022-2033/>

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 26.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
076/21	Alver formannskap	02.09.2021

Kommuneplanen sin samfunnsdel – høyring og offentleg ettersyn Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

- Med heimel i plan- og bygningslova § 11-14 vedtar Alver kommune å sende forslag til kommuneplanen sin samfunnsdel 2021 – 2033 ut på høyring og offentleg ettersyn.
- Høyringsperiode er sett til sju veker

Politisk handsaming

Saka skal avgjerast i formannskapet

Kva saka gjeld:

- I denne saka skal formannskapet vurdere framlegg til kommuneplanen sin samfunnsdel og legge den ut på høyring og offentleg ettersyn

Saksutgreiing

Bakgrunn og fakta

Kommunen skal ha ein samla kommuneplan som omfattar ein samfunnsdel og ein arealdel. Kommuneplanen skal ivareta både kommunale, regionale og nasjonale mål, interesser og oppgåver, og omfatte alle viktige mål og oppgåver i kommunen. Medan samfunnsdelen seier kva hovudutfordringar kommunen har og kva vi ønskjer å satse på, visar arealdelen korleis vi skal bruke kommunen – kva aktivitet vi skal leggje til rette for kor.

Samfunnsdelen legg føringar for arealdelen.

Kommuneplanen sin samfunnsdel er den øvste planen i det kommunale planhierarkiet og er heimla i §11-2 i plan- og bygningslova. I kommuneplanen sin samfunnsdel skal kommunen ta stilling til langsiktige utfordringar, mål og strategiar for kommunesamfunnet som heilskap og kommunen som organisasjon.

Samfunnsdelen ser langt fram og visar korleis politikarar og tilsette i Alver kommune kan løyse kommunen sine utfordringar ilag med innbyggjarar, næringsliv, nabokommunar og andre regionale og statlege aktørar. Planen teiknar det store biletet, og blir følgt opp av detaljar i kommunedelplanar, temaplanar og handlingsplanar. Samfunnsdelen er eit overordna styringsdokumentet, og angår alle som bur, jobbar og lever i Alver. Ettersom Alver kommune blei etablert 01.01.2020, er dette den første utgåva av kommuneplanen sin samfunnsdel.

Planprosess

Planprogrammet til kommuneplanen sin samfunnsdel blei vedtatt av formannskapet hausten 2020.

Planprogrammet gjer greie for føremålet med planarbeidet, planprosessen, plantema og opplegget for medverknad.

Frå september 2020 til mars 2021 har vi hatt felles medverknadsprosess med kommunedelplan for oppvekst og kommunedelplan for helse og omsorg. Vi har hatt samtalar med innbyggjarar, næringsliv, råd, politikarar, barn og unge og tilsette i kommunen.

Medverknadsprosessen er samla i sju rapportar:

1. Melding frå folket
2. Nærsenterstudie
3. Samtalar med råda
4. Tenketank med næringslivet
5. Mitt Alver
6. Digital samfunnsdialog
7. Melding frå administrasjonen

Etter medverknadsprosessen med ulike aktørar i samfunnet, blei det våren 2021 gjennomført politiske arbeidsmøte med ulike utval og kommunestyret. Kunnskapsgrunnlaget, innspel frå alle medverknadsprosessane er samla i ei hovudanalyse. Denne analysen har vore grunnlaget for framlegget til høyringsutkast med hovudmål og delmål.

Høyringsperiode

Høyring av planframlegg skal etter plan- og bygningslova § 11-14 vere minst 6 veker. Kommuneplanen er ein viktig plan for samfunnsutviklinga i Alver og kommunen bør derfor vurdere å utvide høyringsperioden, slik at flest mogleg kan kome med innspel. Det blir lagt opp til ei aktiv høyringsperiode der kommunen inviterer seg inn på etablerte arenaer for å presentere mål og ambisjonar for Alver-samfunnet. Etter høyringsperioden blir det handsaming av merknader med mål om endeleg vedtak i kommunestyret i desember.

Rammer for arbeidet

Kommuneplanen sin samfunnsdel byggjer på FN sine berekraftsmål. Berekraftsmåla ser miljømessig, økonomisk og sosial utvikling i samheng. Det gjer denne samfunnsdelen også. Vi må tenke heilskapleg når vi skal løyse dagens og framtidens utfordringar, og slik har vi tenkt når vi har laga hovudmål og delmål i samfunnsdelen.

Andre viktige føringar for kommuneplanen sin samfunnsdel:

- Lovar og forskrifter
- Nasjonale forventningar til regional- og kommunal planlegging
- Nasjonale planretningslinjer
- Regionale planar
- Intensjonsavtalen for ny kommune (vedtatt i 2016)
- Strategi- og styringsdokumentet for samfunnsutvikling (Vedtatt i 2019)
- Scenarioanalyse Nordhordland
- Planprogrammet til samfunnsdelen
- Utfordringsnotatet (grunnlag for planstrategi)
- Folkehelsedokumentet
- Kommunedelplanar og temaplanar

Oppbygging av samfunnsdelen

Samfunnsdelen startar med eit forord frå ordførar. I kapittel 2 kan du lese om premissane for samfunnsdelen og langsiktig samfunnsplanlegging, og i kapittel 3 kan du lese om innspel vi har fått til arbeidet med planen og diskusjonar vi har hatt med politikarane undervegs i prosessen. Beskriving av utviklingstrekk og kommunen sine fortrinn og utfordringar er presentert i starten av kapittel 4 og 5. Desse to kapitla er også knytt til dei to hovudtema i samfunnsdelen: Gode kvardagsliv og innovativt og berekraftig næringsliv. Her blir måla og delmåla presentert, med ein forklaring på kva vi ønskjer å oppnå med måla.

I kapittel 6 viser vi til sentrale prinsipp for arealbruk vi ønskjer å leggje til grunn for det vidare arbeidet med kommuneplanen sin arealdel. Prinsippa skal bidra til at arealdelen følgjer opp dei måla som ligg i samfunnsdelen.

2. Vurdering

Kommuneplanen sin samfunnsdel skal ta stilling til langsiktige utfordringar for kommunesamfunnet og kommunen som organisasjon. Med bakgrunn i utfordringane skal samfunnsdelen peike ut mål og ein retning som møter desse utfordringane. I arbeidet med samfunnsdelen i Alver er det laga eit grundig kunnskapsgrunnlag og analyser som beskriv både fortrinn, ulemper, moglegheiter og trugslar. Dette grunnlaget

viser mellom anna at Alver har mange fortrinn vi må byggje vidare på. Til dømes har kommunen ein ung befolkning, eit region- og kommunesenter i utvikling, definerte lokal- og nærsenter, nærleik til Bergen, aktive lokalsamfunn, sterk industrinæring og industrikompetanse og mange frivillige lag og organisasjonar Dette er fortrinn vi skal ta vare på og dra nytte av i vidareutviklinga av Alver-samfunnet.

Nokre av hovudutfordringane i åra framover er mellom anna knytt til lågare folketalsvekst, aldrande befolkning, fleire levekårsutfordringar, handelslekkasje, arbeidsplasspendling ut av kommunen, einssidig næringsliv og store avstandar mellom kor folk bur og tenester dei treng i kvardagen.

Hovudmål og delmål

For å svare på dei utfordringane som Alver-samfunnet og kommuneorganisasjonen har i åra framover, er det valt å byggje opp samfunnsdelen rundt to hovudmål:

- Hovudmål 1: Innbyggjarane i Alver lever gode kvardagsliv
- Hovudmål 2: Næringslivet i Alver er innovativt og berekraftig

Hovudmåla tar utgangspunkt i det mest sentrale for dei alle fleste innbyggjarar i Alver kommune, nemleg det å leve og bu, og det å jobbe og drive næring. Til kvart hovudmål er det laga delmål som kvar for seg skal byggje opp under hovudmåla med innhald og meining. Det er også laga beskriving på kva kommunen ønskjer å oppnå med kvart av delmåla. I sum skal hovudmåla og delmåla bidra til at vi løyser det som er kommunen sine hovudutfordringar. Totalt inneheld samfunnsdelen 26 delmål, 18 delmål er knytt til gode kvardagsliv, og 8 delmål er knytt til innovativt og berekraftig næringsliv. Detaljert oversikt over delmål og beskrivingar ligg i vedlagt høyringsframlegg.

Effekt mål og perspektiv

Måla i samfunnsdelen er formulert som effekt mål, det vil seie at dei beskriv kva tilstand vi ønskjer å ha i 2040. Perspektivet vårt er «kor skal vi vere i 2040?». Måla er overordna og dei skal nyttast som mål vidare i andre planar i kommunen, til dømes kommunedelplan for oppvekst og kommunedelplan for helse og omsorg.

Måla i samfunnsdelen har ulike perspektiv. Fleire av måla er formulert ut frå eit innbyggjarsperspektiv, og beskriv ambisjonane for korleis innbyggjarane skal ha det i framtida. Andre mål er formulert ut frå eit samfunnsperspektiv, som beskriv ambisjonane for kva samfunnsutvikling vi skal ha. Til dømes er fleire av måla innan klima og miljø formulert i eit samfunnsperspektiv. I tillegg er det laga delmål som beskriv kva ambisjonar vi skal ha for kommunen som organisasjon.

Det er ikkje valt å legge inn strategiar i framlegget til samfunnsdel. Planen er at dette blir lagt inn i underliggende planar som kommunedelplanar, temaplanar og handlingsplanar.

Prinsipp for arealbruk

Målretta samfunnsutvikling handlar mykje om korleis vi utviklar dei fysiske areala i kommunen. I det siste kapittel i høyringsutkastet er det lagt inn prinsipp for korleis vi ønskjer å utvikle areala våre. Desse prinsippa skal vere eit bindeledd mellom kommuneplanen sin samfunnsdel og kommuneplanen sin arealdel. Fleire av delmåla i planen har ein konsekvens for korleis vi skal utvikle areala.

Prinsipp for arealbruk er ikkje juridisk bindande, men skal vere styrande og gje rammer for det vidare arbeidet med kommuneplanen sin arealdel. Arbeidet med arealdelen startar hausten 2021.

Tema det er knytt prinsipp til:

- **Samordna bustad-, areal-, og transportplanlegging:**
 - bustadutvikling,
 - næringsutvikling
 - offentlege tenester/tilbod
- **Senterstruktur:**
 - tredeling av senterstruktur
 - Regionsenter/kommunesenter
 - lokalsenter

- nærserter
 - kvalitetar i sentera
 - kompakt senterutvikling
- **Klimavennlege transportløyningar:**
 - gange og sykkel,
 - kollektivknutepunkt og hovudaksar for kollektivtransport,
 - ladestasjonar for nullutsleppstransport

Senterstruktur

I intensjonsavtalen til Alver kommune frå 2016, blei det definert ein senterstruktur med Knarvik som region- og kommunesenter, og Manger, Frekhaug, Lindås, Ostereidet, Vikebø og Bøvågen som lokal- og nærserter. Våren 2021 vart arbeidet med moglegheitsstudien for lokal- og nærserter i Alver avslutta. Studien ga ei fagleg tilråding om at Alver kommune bør ha ein tydelegare funksjonsdeling og tredeling på senterstrukturen (i tråd med føring i regional plan for attraktive senter) for dei sju sentera som er definert i intensjonsavtalen til Alver kommune:

- Kommune- og regionsenter: Knarvik
- Lokalsenter: Manger, Frekhaug, Lindås og Ostereidet
- Nærserter: Vikebø og Bøvågen

Med ei slik tredeling av senterstrukturen, er det behov for å ta ei ny vurdering av talet på nærserter i kommunen. Det er anbefalt at denne vurderinga blir gjennomført i arbeidet med kommuneplanen sin arealdel.

Til slutt i framlegget til samfunnsdel er det lagt inn konkrete oppfølgingsoppgåver til arbeidet med kommuneplanen sin arealdel.

Tilråding

Rådmannen rår til at framlegget til samfunnsdel blir lagt ut på høyring og offentleg ettersyn, og rår til å gjennomføre ein høyringsperiode på sju veker.

Vedlegg i saken:

26.08.2021	Rapport 1_Melding frå folket_Innspel til samfunnsdelen_11-03-21	1602008
26.08.2021	Rapport 2_Nærsenterrapport_Innspel til samfunnsdelen_11-03-21	1602009
26.08.2021	Rapport 3_Samtale med råda_Innspel til samfunnsdelen_11-03-21	1602010
26.08.2021	Rapport 4_Mitt Alver_Innspel til samfunnsdelen_11-03-21	1602011
26.08.2021	Rapport 5_Digital samfunnsdialog_Innspel til samfunnsdelen_11-03-21	1602012
26.08.2021	Rapport 6_Melding frå administrasjonen_Innspel til samfunnsdelen_11-03-21	1602013
26.08.2021	Rapport 7_Tenketank med næringslivet_21	1602014
26.08.2021	Planprogram for kommuneplanen sin samfunnsdel Alver kommune	1602015
26.08.2021	Høyringsutkast - Alver kommune, kommuneplanen sin samfunnsdel 2021 - 2033	1602016

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 16.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
077/21	Alver formannskap	02.09.2021
	Alver kommunestyre	

Krav om tilbakebetaling av avgifter, Gløde AS

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

«Alver kommune godkjenner at Gløde AS får tilbakebetalt for mykje innbetalt forbruksgebyr, etter ei avrekning basert på faktisk målt forbruk for Gløde sin del. Foreldelsefristen gjeld frå det tidspunktet saka vart tatt opp, dvs tre år tilbake i tid frå 19.12.2019. Det same prinsippet blir lagt til grunn for 2020 og 2021, inntil målesystem er etablert.

Tilbakebetalinga blir dekkja over vatn- og avløpsbudsjettet.»

Politisk handsaming

Saka skal til innstilling i formannskapet

Saka skal avgjerast i kommunestyret

Bakgrunn

Gløde AS (tidlegare Meland Arbeidssenter) har oppdaga ein systemsvikt som er knytt til vatn- og avløpsgebyr for 12 leiligheter i Havnevegen 11 på Frekhaug. Dette har medført at Gløde har betalt vassforbruket for heile bygget gjennom sin hovudvassmålar, utan å krevje avrekning for den delen av vassforbruket som leilighetene har nytta. Gløde AS krev å få refundert denne kostnaden i ettertid, på nivå med forbruksgebyret som leilighetene skulle betalt, med tilbakeverkande kraft frå 2007.

Bakgrunnen for den manglande avrekninga er at det ikkje er montert minusmålar eller vassmålarar for leilighetene, og utrekningsgrunnlaget for ei årleg avrekning har såleis mangla. Det har heller ikkje blitt stipulert noko forbruk.

Vatn- og avløpsgebyret er sett saman av eit fast ledd (abonnementsgebyret) og eit forbruksledd (forbruksgebyret). Det var same reglar i tidlegare Meland som det er i Alver no.

Meland kommune har ikkje fakturert leilighetene for forbruksgebyret, sjølv om Gløde oppfattar det slik i sitt krav. Leilighetene har betalt eige abonnementsgebyr til kommunen, det same har Gløde gjort for sin del. Faktura for målt forbruk på heile bygget har gått til Meland Arbeidssenter / no Gløde. Leilighetene har ikkje betalt for stipulert forbruk, slik dei skulle gjort.

Gløde meiner det er rimeleg at dei får tilbakeført ein sum som dei i utgangspunktet skulle fått årleg refusjon for frå leilighetene, frå 2007. Dei meiner at det er kommunen som skal dekke refusjonskravet, ikkje leilighetene. Rådmannen meiner det er meir rett å kalle det for manglande avrekning, ikkje manglande refusjon.

Saka blir lagt fram for politisk behandling då kommunestyret må ta stilling til:

- Handtering av kravet
- Prinsippet om foreldelsesfrist
- Evt budsjettdekning

Saksopplysninger:

Bygget i Havnevegen 11 er sett sammen av 3 deler:

- Gløde sin del i 1. etasje med deira administrative lokale, kjøkken og kantine
- Tannklinikken i 1. etasje
- 12 leiligheter i 2. og 23. etasje; kommunen eig 8 av dei, Gløde eig 4.

Gløde AS har vassmålar og betaler vatn- og avløpsavgifter etter målt forbruk. Dette er ein hovudvassmålar for heile bygget. Tannklinikken har ein minusmålar for sitt forbruk, og gjer opp dette forbruket direkte med Gløde AS. Det skulle bli montert målarar for leilighetene også, men dette vart ikkje gjort. På grunn av denne mangelen har ikkje leilighetene sitt forbruk blitt avrekna og gjort opp med Gløde.

I referat frå eit sameigemøte 23.08.2008 er problemstillinga er kommentert, med ein konklusjon om at kommunen arbeider med rutinar for innkreving. Deretter ser det ut til at saka har blitt liggjande utan oppfølging hjå begge partar, til feilen blei oppdaga av Gløde i 2019 i ein annan samanheng.

Gløde tok saka opp med kommunen ved skriv av 19.12. 2019. I samanslåingsprosessen var det vanskeleg for den nye organisasjonen å plassere problemstillinga, men det var møte mellom Gløde og kommunen i 2020 og det vart sendt skriftleg svar datert 09.03.2020 i høve til abonnementsvilkåra og kva Gløde måtte gjere m.o.t. installasjonar. Gløde gjentok kravet ved skriv av 20.05.2021, etter møte med kommunen i april og mai.

Feilen skulle i alle høve vore oppdaga mykje tidlegare (2008/2009), hjå begge partane. Gløde meiner at kommunen har fått inn dobbelt sett med avgifter sidan 2007, men det stemmer ikkje. Gjennomgang av arkiv og økonomisystem gir full oversikt over alle abonnentane, alle vassmålarar, alle faktura osv langt tilbake i tid. Kommunen har ikkje krevd inn forbruksgebyr frå dei 12 leilighetene eller frå tannklinikken, i påvente av eit system for avrekning.

Ansvar og abonnementsvilkår

Kommunen sitt ansvar tilbake i tid ligg først og fremst i å bidra til at ei avrekningsordning kom på plass, mellom Meland Arbeidssenter og dei 12 leilighetene. Alver kommune i dag har eit ansvar for å rydde i abonnementa slik at leilighetene følger abonnementsvilkåra for bustader, medan Gløde AS følger abonnementsvilkåra for næringsverksemd. Det betyr at leilighetene skal betale abonnements- og forbruksgebyr (stipulert) for vatn og avløp i tråd med regulativet for bustader, medan Gløde AS skal betale abonnements- og forbruksgebyr (målt) i tråd med regulativet for næring. Gløde AS har fått skriftleg melding om å montere vassmålar /minusmålar for leilighetene, slik at det framover blir mogeleg å gjere årlege avrekningar i høvet til faktisk, målt forbruk for Gløde sin del.

Tidsakse og refusjonskrav

Vanlegvis når slike feil blir avdekka, nyttar ein foreldelsesfristen på 3 år, jf Lov om foreldelse av fordringer (foreldelsesloven) § 2:

Den alminneleig foreldelsesfrist er 3 år.

Det framgår av § 1 kva lover gjeld for:

Fordring på pengar eller andre ytelser foreldes etter reglene i denne lov når ikke annet er lovbestemt.

Fristen kan setjast kortare, men ofte blir den generelle fristen nytta.

Gløde AS har stilt opp eit reknestykke der dei meiner at dagens kommunale takstar for stipulert forbruk (inntil 90 m²) bør leggjast til grunn for heile perioden, dvs 14 år. Då kjem dei fram til kr 652 008,- som dei ønskjer å få tilbakeført, for alle 12 leilighetene.

Gløde AS peiker på at dei er ei viktig bedrift i distriktet med eit samfunnsnyttig formål. Vidare blir det peika på

at Gløde er hardt ramma av korona og har store økonomiske utfordringar. Dei ber kom at kommunen ikkje nyttar reglane for foreldelse i dette tilfellet. Eit fullt oppgjær vil vere til god hjelp i denne situasjonen.

Vurdering:

Utgangspunktet for vurderinga er at alle abonnementar skal bli behandla likt, med same rettar og plikter uavhengig av om selskapet er offentleg / kommunalt eller ikkje, eller om kommunen er hovudeigar, som i dette tilfellet.

Reknestykket:

Rådmannen ser heilt klart at det skulle vore gjort ei årleg avrekning for Gløde sine vatn- og avløpsgebyr, der målt forbruk blei redusert for den delen som er styrt mot leilighetene. Systemet for dette har ikkje Gløde hatt.

Når det gjeld spørsmålet om kva summar det er tale om, meiner rådmannen at det er heilt urimeleg å leggje dagens kommunale takstar for stipulert forbruk til grunn for avrekningssummen. Dersom systemet hadde vore på plass frå starten av, ville ikkje avrekninga blitt gjort på den måten Gløde ønskjer.

Det er ikkje mogeleg i ettertid å vurdere kor stort forbruket til leilighetene faktisk har vore, utan målarar. Dersom det blir etablert eit målesystem, kan ein legge til grunn den andelen som går til leilighetene. Derfor er det pr i dag ikkje mogeleg å sette opp ein alternativ sum til Gløde sitt reknestykke.

Det er fullt mogeleg å gå tilbake i økonomisystemet og finne innbetalingane for alle abonnentar i kommunen, og lese kva som er målt vassforbruk. Dersom kommunen veljer å imøtekomme deler av kravet, bør ei etteravrekning kunne gjennomførast og leggjast til grunn for tilbakeføring, dersom eit målesystem kjem på plass.

Kommunen har betalt vatn- og avløpsgebyra (dvs abonnementsgebyra) for sine 8 leiligheter. Kommunale avgifter og gebyr skal normalt inngå i husleiga for dei som til ei kvar tid leiger av kommunen.

Foreldelse:

Foreldelsesfristen på tre år blir lagt til grunn for fordringar der kommunen er part den eine eller andre vegen, evt kortare i nærare bestemte tilfelle som foreldelseslova regulerer. Foreldelsesfristen blir nytta i alle saker, uavhengig av om kommunen eller abonnenten som «taper» eller «vinn». I utgangspunktet ser ikkje rådmannen at det er juridisk grunnlag for å sette fristen til side i dette tilfellet heller, men verksemda sitt samfunnsnyttige formål kan t.d. bidra til ein annan konklusjon.

Økonomiske utfordringar:

Alver kommune eig 51,4 % av Gløde AS. Andre eigarar er øvrige kommunar i Nordhordland, Vestland fylkeskommune, lag og organisasjonar, enkelbedrifter og enkeltpersonar. Rådmannen ser det som naturleg at den økonomiske situasjonen blir teke opp med eigarane, i staden for gjennom denne uteståande fordringa. Rådmannen ser samstundes at tilbakebetaling vil bidra til å lette situasjonen.

Budsjettmessig dekning:

Størstedelen av det aktuelle tidsrommet (perioden 2007 – 2019) var Meland kommune adressaten for kravet. Det er likevel ikkje noko i vegen for at Alver kommune trer inn, reint rekneskapsteknisk.

Dersom foreldelsesfristen på tre år blir lagt til grunn, kan avrekningssummen finansierast over sjølvkostbudsjettet for vatn og avløp, som normalt. Dersom ein ser vekk frå foreldelsesfristen, bør avrekningssummen (utover tre år) belastast det ordinære driftsbudsjettet for 2021, finansiert av disposisjonsfondet.

Framtidig situasjon:

Gløde AS må installere målar som gjer at det faktiske forbruket blir avrekna i høve til leilighetene. Gløde får refusjon for den andelen tannklinikken nyttar, som før.

Leilighetene betaler vatn- og avløpsgebyr i tråd med abonnementsvilkår og gebyrregulativ for bustader. Dette er sett i verk frå 2. termin 2020.

Oppsummering:

Rådmannen meiner at økonomiske utfordringar må takast opp med styre og generalforsamling, ikkje gjennom refusjonskrav knytt til kommunale avgifter. Gløde AS bør bli behandla likt som alle andre abonnementar.

Det er mogeleg å utføre ei avrekning i ettertid, slik at Gløde AS får redusert sitt målte forbruk gjennom tilbakeføring av ein sum, etter nærare utrekning. Tre-års fristen bør gjelde frå den tid Gløde tok opp saka, dvs tre år tilbake i tid frå 2019. Når vassmålar/minusmålar er installert, vil ein finne volumet og kunne foreta ei avrekning og tilbakebetaling på realistsik nivå.

Dagens pris pr m3 kan leggjast til grunn. Det same prinisppet kan nyttast for gebyra i 2020 og 2021, dersom det tar tid å få installert målar(ar).

Denne transaksjonen kan belastast sjølvkostbudsjettet for vatn og avløp.

Sidan kommunen eig 8 av dei 12 husværa, kan ein også sjå for seg at kommunen kan bidra til sjølve installasjonen av tekniske løysingar. Gløde AS må i alle høve vere ansvarleg for sjølve anskaffinga, med innhenting av prisar og tekniske løysingar. Denne prosessen skal vere starta. Vassmålarar skal leigast av kommunen.

Vedlegg i saken:

26.08.2021	Sak til kommunestyret i Alver kommune junimøtet 2021.docx	1599808
20.08.2021	Krav om tilbakebetaling av for mye krevd vann- og kloakkavgift	1599809
26.08.2021	Foreløpig svar - Betalt for mykje i vass- og kloakkavgift frå 2007 til 2019	1599810
20.08.2021	Betalt for mye i vann- og kloakkavgift frå 2007 til 2019 - ber om møte	1599811
26.08.2021	Ref. fra sameigemøte Meland Arbeidssenter aug 2008	1600564

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 16.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
078/21	Alver formannskap	02.09.2021
	Alver kommunestyre	

Sameiget Havnevegen 9 og 11, Gløde AS - Stifting av juridisk eining

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Kommunestyret godkjenner at sameiget Havnevegen 9 og 11 blir oppretta som ei juridisk eining med eige organisasjonsnummer i Foretaksregisteret.

I god tid før stiftingsmøtet skal oppdaterte vedtekter sendast til kommunen for vurdering.

Følgjande representerer kommunen i stiftingsmøtet:

.....

Følgjande representerer kommunen i årsmøtet:

.....

Rådmannen eller den han peiker ut representerer kommunen i styret.

Politisk handsaming

Saka skal til innstilling i formannskapet

Saka skal avgjerast i kommunestyret

Bakgrunn

I 2007 vart det oppretta eit sameige mellom tidlegare Meland Arbeidssenter (no Gløde AS), Meland kommune og Tannlege Håland, for Havnevegen 9 og 11 på Frekhaug. Bygget inneheld kantine, kjøkken og administrasjonslokale for Gløde AS, 12 leiligheter (kommunen eig åtte av dei og Gløde AS eig fire) og tannklinikk.

Gløde har administrert sameiget og ført rekneskapen som eit eige prosjekt i sin totale rekneskap. Gløde ønskjer å opprette ei eigen juridisk eining for bygget med eige organisasjonsnr, og eige rekneskap.

Sameigemøtet, som administrerer praktiske forhold knytt til bygget, slutta seg til dette. Sameigemøtet består av ein representant frå Gløde, ein frå tannklinikken og ein frå kommunen (v/eigedomsforvaltning).

Saka blir lagt fram for politisk tilslutning og oppnemning av representant for kommunen til stiftelsesmøtet for eigen juridisk eining

Saksopplysninger:

I praksis held sameiget fram som før; kommunen, Gløde og tannklinikken tek seg av den daglege drifta av leilighetene, i tillegg til det ytre vedlikehaldet av bygget, innafor gitte økonomiske rammer.

Gløde eig 52,9% av bygget, Alver kommune eig 39,09% og tannklinikken eig 8,01%.

Eit sameige er styrt av Lov om eierseksjoner (Eierseksjonsloven), med detaljerte reglar for organisering, rettar og plikter. Rådmannen legg til grunn at sameiget driv i samsvar med lova.

Det er ikkje noko krav om at eit sameige skal ha eige organisasjonsnr, men det er mogeleg.

Stiftingsmøtet (eigarmøte) for den juridiske eininga skal behandle:

- Oppdaterte vedtekter
- Spørsmålet om å registrere sameiget med eige organisasjonsnr i Foretaksregisteret
- Oppretting av styre

Når sameiget formelt er oppretta, er det årsmøtet som vedtar budsjett, velgjer styre og revisor og godkjenner rekneskapen framover.

Styret skal sørge for vedlikehald og drift av eigedommen, og elles sørgje for forvaltninga av «sameiets anliggender» i samsvar med lov, vedtekter og årsmøtet sine vedtak.

Gløde As kan ta på seg å administrere sameiget som før, mot eit vederlag.

Vurdering

Rådmannen har ingen innvendingar mot at det etablerte sameiget for Havnevegen 9 og 11 blir oppretta med eige organisasjonsnr. Det vil vere ryddig i forhold til økonomien, drifta og det ytre vedlikehaldet av bygget.

Oppdaterte vedtekter burde vore lagt fram før kommunestyret peiker ut representant til å delta i stiftingsmøtet. Rådmannen legg til grunn at vedtektene blir sendt til kommunen for vurdering i god tid før stiftingsmøtet.

Stiftingsmøtet bør vere representert politisk, men det er ingen ting i vegen for at rådmannen får fullmakt til å peike ut ein administrativ representant på leiarnivå.

Rådmannen ser for seg at leiar for tenesteområde eigedomsforvaltning representerer kommunen i styret. Styret behandlar i all hovudsak saker som krev forvaltningskompetanse, i tillegg til kompetanse om lovverket.

Årsmøtet bør ha politisk representasjon.

Vedlegg i saken:

26.08.2021	Juridisk eining - Sameiget Havnevegen 9 og 11	1600689
26.08.2021	Saksutdrag fra Protokoll fra sameigemøte i Sameiget Havnevegen 9 og 11, 27.04.21.docx	1600691
24.08.2021	Vurdering av stifting av juridisk einging sameige og oppnevne person som kan stille i stiftingsmøte for Sameiget Havnevegen 9 og 11	1600692



Arkiv: FE-026, TI-&01
JournalpostID: 21/56468
Saksbehandler: Hogne Haugsdal
Dato: 26.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
079/21	Alver formannskap	02.09.2021
	Alver kommunestyre	

Årsmelding Miljøløftet 2020 til lokalpolitisk behandling

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

- Alver kommune tar årsmelding for Miljøløftet 2020 til orientering

Politisk handsaming

Saka skal til innstilling i formannskapet
Saka skal avgjerast i kommunestyret

Vedlegg:

26.08.2021 Årsmelding 2020 Miljøløftet - til lokalpolitisk behandling 1602108

Årsmelding 2020



SAMMEN
OM



Miljøløftet

Forord

Miljøløftet er samarbeidet om gjeldende byvekstavtale for bergensområdet (2019-2029), som er inngått mellom Samferdselsdepartementet ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved statsforvaltaren i Vestland, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden. Bompengepakken Bypakke Bergen (Prop 11 S) er også en del av Miljøløftet.

Miljøløftets årsmelding er en oppsummering av aktiviteter og tiltak som er finansiert gjennom Miljøløftet i 2020. Årsmeldingen gir en oversikt over status for måloppnåelse og økonomien i samarbeidet. Der Miljøløftets handlingsprogram beskriver hva som er planlagt av aktiviteter og tiltak fremover i tid, beskriver årsmeldingen hva som er gjennomført.

I 2020 har covid-19 preget både måloppnåelse og aktivitetsnivå. Partene i samarbeidet har likevel jobbet godt sammen for å få best mulig resultater.

Våren 2020 ble utkast til ny byvekstavtale for bergensområdet politisk vedtatt av alle lokale parter i samarbeidet. Den påfølgende høsten ble avtalen regjeringsgodkjent, og 24. september ble avtalen signert av alle ni parter.

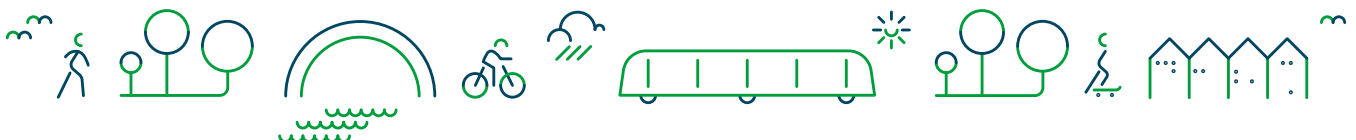
Den nye byvekstavtalen sikrer over 16 milliarder til investeringer i bergensområdet fram til 2029. Med utvidelsen av avtaleområdet til også å gjelde omegnskommunene Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden legges det til rette for mer helhetlig planlegging av areal- og transportpolitikk. Avtalen sikrer gjensidige forpliktelser for å nå nullvekstmålet og skal bidra til å skape et storbyområde som er planlagt og tilrettelagt for framtidens grønne transportløsninger.

– Jeg er veldig glad for at vi nå sikrer en avtale som gjør at flere av oss vil velge bort bilen, og gjøre det enklere og bedre å velge kollektivt, sykkel og gange, sa samferdselsminister Knut Arild Hareide, som sammen med statssekretær Heidi Nakken fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet signerte avtalen på vegne av Staten.

Ettersom den nye byvekstavtalen for bergensområdet først trådte i kraft høsten 2020, er aktiviteten som omtales i Miljøløftets årsmelding 2020 preget av å ha vært initiert gjennom den forrige byvekstavtalen for Bergen (2017-2023), som var geografisk avgrenset til Bergen kommune.



Signering ny byvekstavtale for bergensområdet 24. september: Fylkesordfører Jon Askeland og samferdselsminister Knut Arild Hareide. Foto: Thor Brødreskift

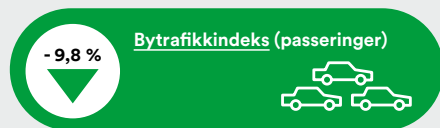


Status måloppnåelse

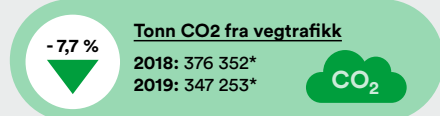
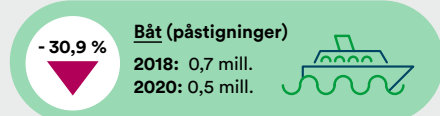
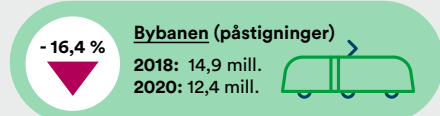
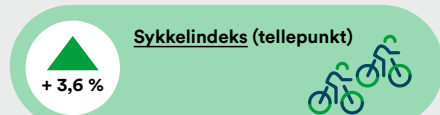
Miljøløftets hovedmål er nullvekstmålet: I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.

Måloppnåelsen i Miljøløftet tallfestes gjennom byvekstavtalens indikatorer for transport- og arealutvikling. Trafikkutviklingen for persontransport med bil stadfestes gjennom bytrafikkindeksen. I tillegg rapporteres det på flere støtteindikatorer for å gi et helhetlig bilde av transport- og arealutviklingen i avtaleområdet, herunder telling av kollektiv- og sykkeltrafikk, arealbruk, parkering, utslipp av klimagasser (CO2-ekvivalenter) og reisevaneundersøkelse (RVU) som bl.a. inkluderer turproduksjon per person, transportmiddelfordeling og beregning av transportarbeid.

Hovedindikator nullvekst

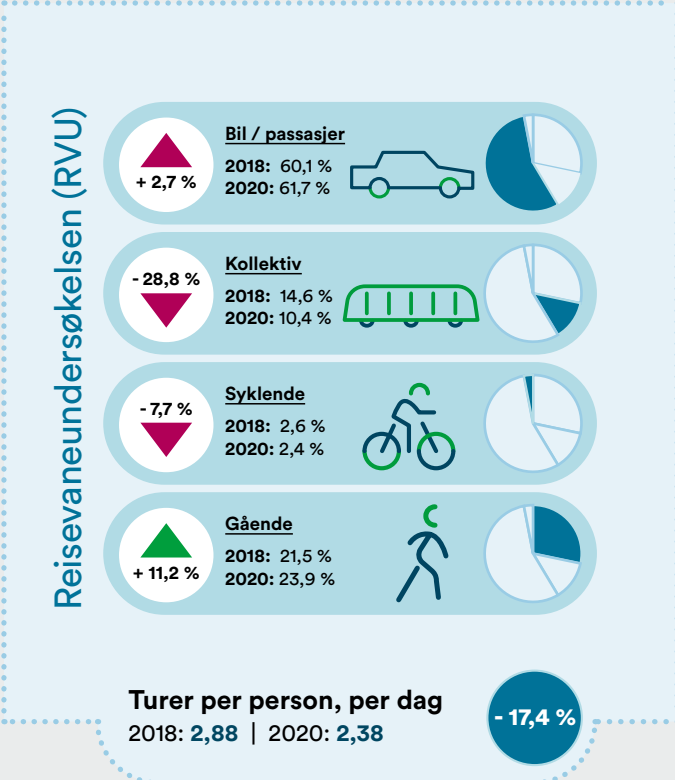


Støtteindikatorer



*CO2-tall gjelder bare for Bergen kommune

Året 2020 ble et spesielt år for persontransport på grunn av Covid-19. Restriksjoner for bevegelsesfriheten generelt og kollektivbruk spesielt, samt den økte bruken av hjemmekontor viser godt igjen både i trafikk- og passasjertall, og i RVU. På den ene siden har dette vært godt nytt for måloppnåelsen, fordi færre reisende totalt sett har gitt en betydelig nedgang i antallet personbilreiser, og ventelig også en reduksjon av klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy. Samtidig har det i 2020 vært oppfordret til ikke å bruke kollektivtransport, noe vi ser tydelig i både passasjertall og RVU. Forholdsmessig er nedgangen i kollektivbruk klart større enn nedgangen i personbilreiser. Dette harmonerer dårlig med nullvekstmålet og blir viktig å sette fokus på når samfunnet igjen beveger seg mot en normalsituasjon. RVU indikerer ikke store endringer i sykkelbruken generelt, men sykkelindeksen viser en gledelig oppgang og indikerer at det sykles mer gjennom de faste tellepunktene. Gledelig er det også at RVU indikerer en pen økning i antallet gående i hele avtaleområde.



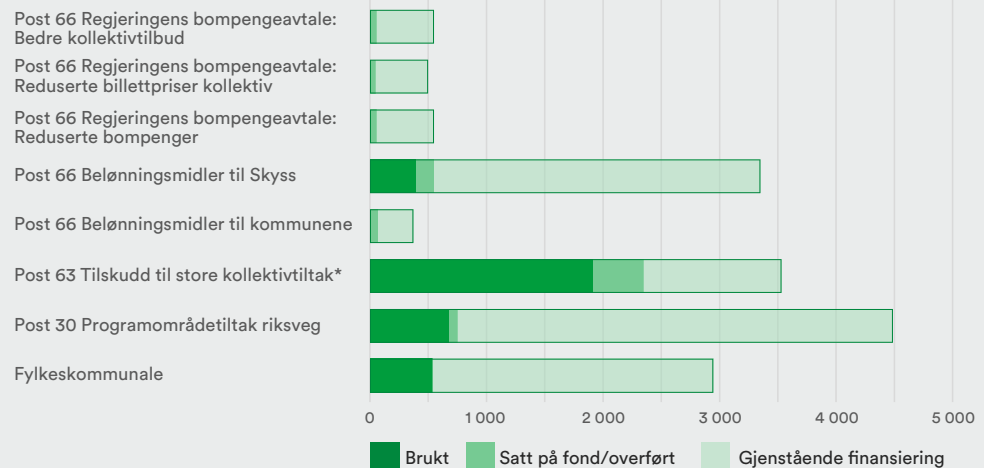
Status økonomi

Grafene på denne siden viser en overordnet oversikt over hvor mye som ved utgangen av 2020 er brukt sett opp mot finansieringen som ligger til grunn hele avtaleperioden for henholdsvis byvekstavtalen og Bypakke Bergen. For Bypakke Bergen ligger det en forventning om omlag 20 mrd. i bompengereinntekter for perioden 2018-2037.

Merk at grafene ikke viser hvor mye av gjenstående finansiering som er bundet opp til allerede igangsatte prosjekter.

**beløpene gjelder finansieringen av bybanen byggetrinn 4 (også før 2019)*

Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029

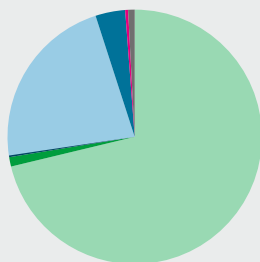


Bypakke Bergen (Prop 11 S) 2018-2037



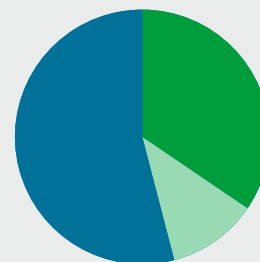
Nøkkeltall økonomi 2020

Hva bruker vi pengene på?



- 1 618,2 mill. Kollektivtiltak
- 27,1 mill. Bindinger Bergensprogrammet
- 510,3 mill. Gange, sykkel og trafikksikkerhet
- 85,8 mill. Planlegging og prosjektering
- 18,8 mill. Sentrums- og knutepunktsutvikling
- 2,7 mill. Bygging av nye bomsnitt
- 8,4 mill. Sekretariat og holdningsendrende arbeid

Hvor kommer pengene vi bruker fra?



- 780,2 mill. Bompenger
- 259,4 mill. Fylke
- 1 222,6 mill. Stat



Innhold

2	Forord
3	Status måloppnåelse
4	Status økonomi og nøkkeltall økonomi 2020

Miljøløftet

Del 01

7	Om Miljøløftet
8	Organisering
9	Styring

2020

Del 02

11	Sammen om nullvekstmålet
12	Milepæler 2020
13	2020 i tall
14	Gange, sykling og trafiksikkerhet
20	Kollektiv
25	Effektiv arealbruk
28	Planlegging og prosjektering
33	Sekretariat og holdningsendrende arbeid
35	Restriktive tiltak
37	Innledende byvekstavtalearbeid nye avtalekommuner

Økonomi

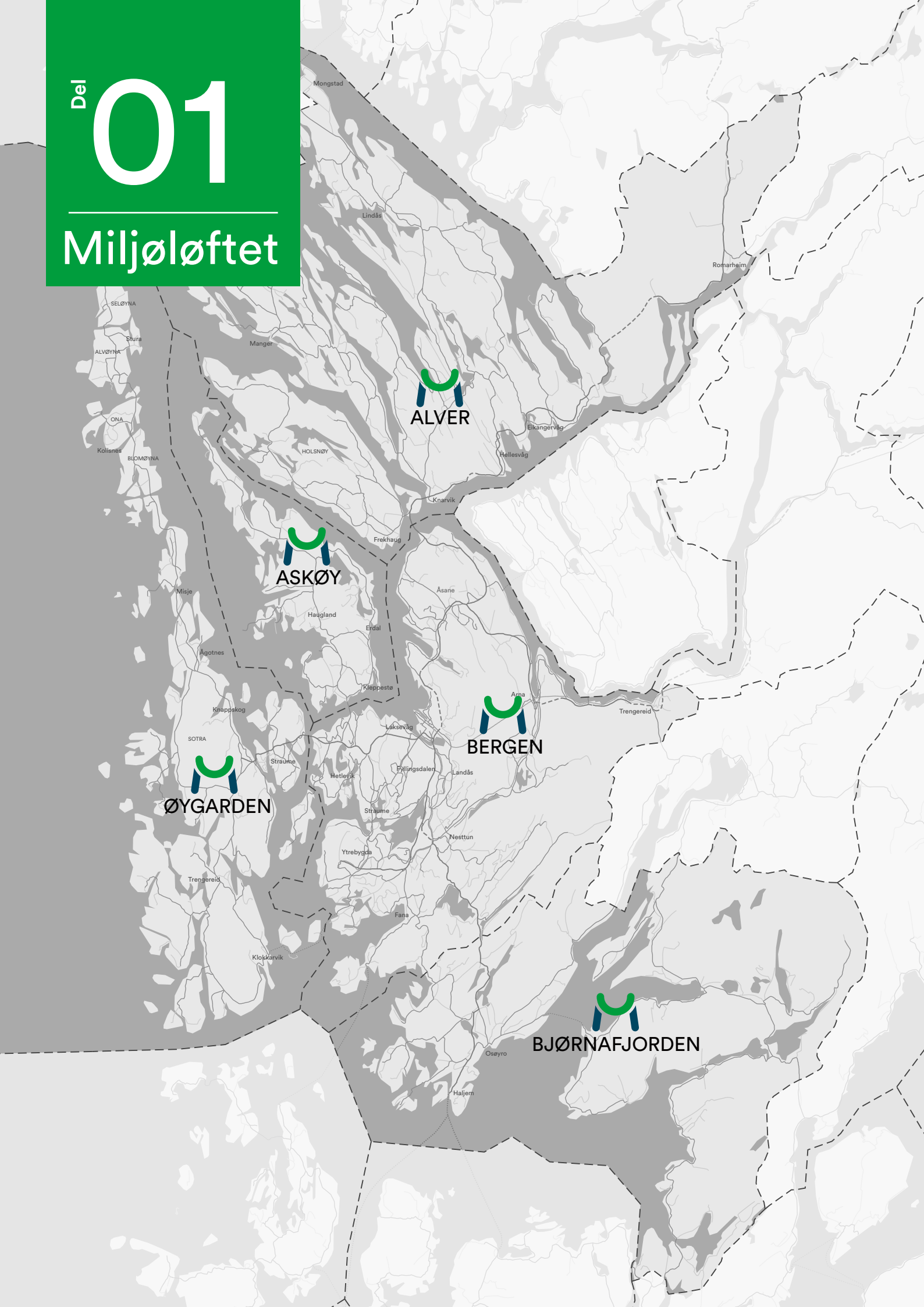
Del 03

42	Økonomi i Miljøløftet
43	Oversikt
44	Byvekstavtalen 2020
49	Bypakke Bergen

Del

01

Miljøløftet



ALVER

ASKØY

ØYGARDEN

BERGEN

BJØRNAFJORDEN

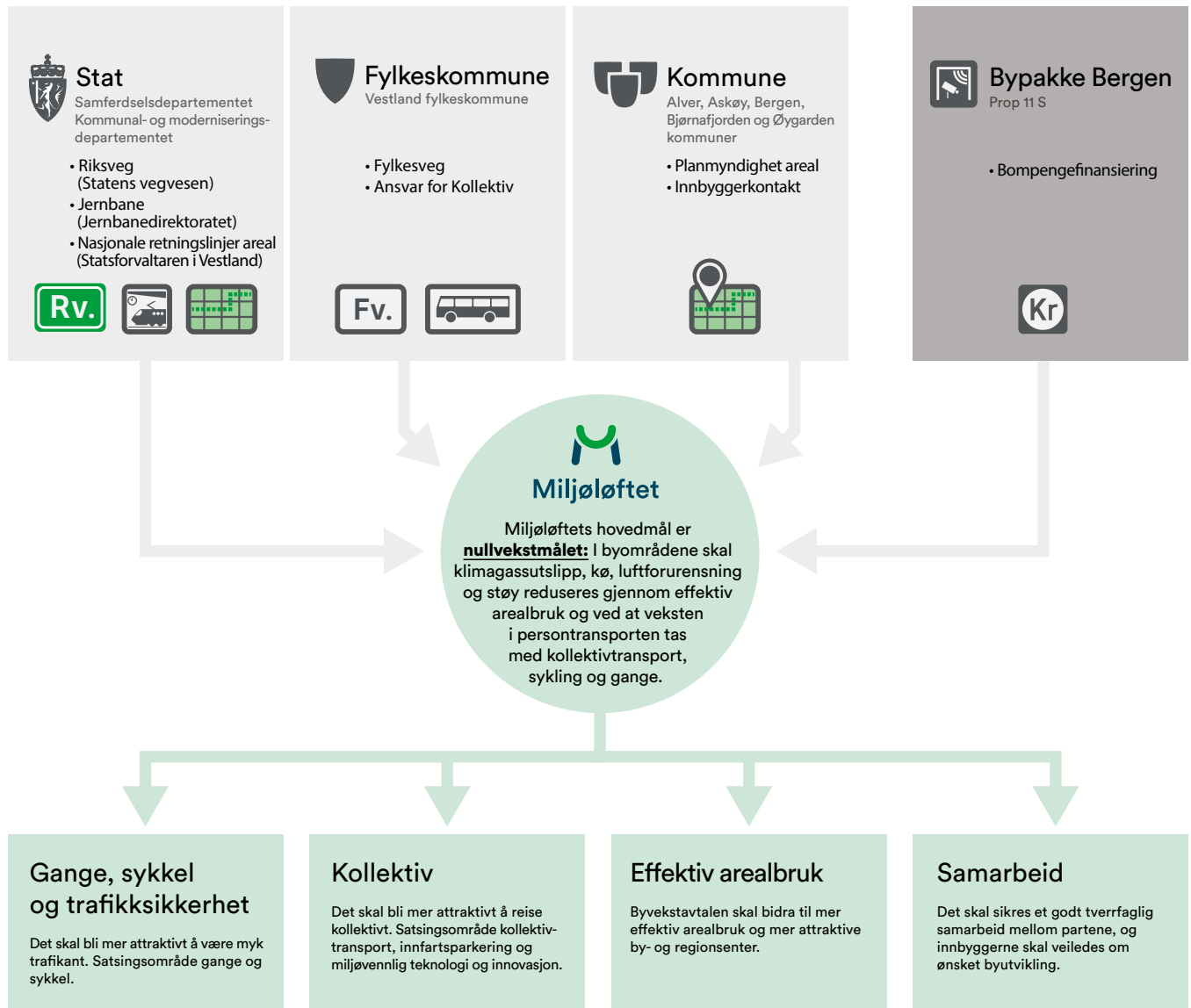
Miljøløftet

Gjennom byvekstavtaler samarbeider de tre forvaltningsnivåene stat, fylkeskommune og kommune om det nasjonale målet om nullvekst i persontransport med personbil. Miljøløftet er samarbeidet om byvekstavtalen for bergensområdet, som er inngått mellom Samferdselsdepartementet med Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet med statsforvaltaren i Vestland, og Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden.

Prosjekt og tiltak i byvekstavtalen skal bidra til å nå nullvekstmålet og samtidig bidra til et miljøvennlig, effektivt og trygt transportsystem, som sikrer mobilitet for innbyggere og næringsliv. Byvekstavtaler sikrer mer helhetlig virkemiddelbruk, ettersom de omfatter statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak både på areal- og transportområdet. Avtalen skal bidra til en framtidsrettet utvikling av bergensområdet.

Bompengepakken Bypakke Bergen (Prop 11 S) er også en del av byvekstavtalen, men den er ikke underlagt styringsgruppen i Miljøløftet. Bypakke Bergen styres av en egen styringsgruppe, som har råderett i saker som gjelder prioritering av bompengemidler i henhold til Prop. 11 S.

Byvekstavtalen



Organisering

Per april 2021 er Miljøløftets organisering under videreutvikling og vil endres i løpet av 2021.

Styringsgruppen

Miljøløftet ledes av en styringsgruppe som har hovedansvaret for styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipper om porteføljestyring og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttsende organer, fylkesting og by- og kommunestyre, om prioritering av midlene i Miljøløftet.

Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe (AKG) består av den administrative lederen fra hver virksomhet, samt lederstøtte for disse faste medlemmene. AKG skal drøfte saker og kunne ta viktige avklaringer i forkant av styringsgruppemøtene. Drøftingene i AKG skal etablere et godt grunnlag for at sekretariatet kan lage gode innstillinger til styringsgruppen.

Sekretariatet

Sekretariatet er styringsgruppens felles apparat for gjennomføring av Miljøløftet. Sekretariatet er saksforberedende organ for styringsgruppen, og skal sørge for at det utarbeides saksunderlag og faglige utredninger som er nødvendig for styringsgruppens beslutninger.

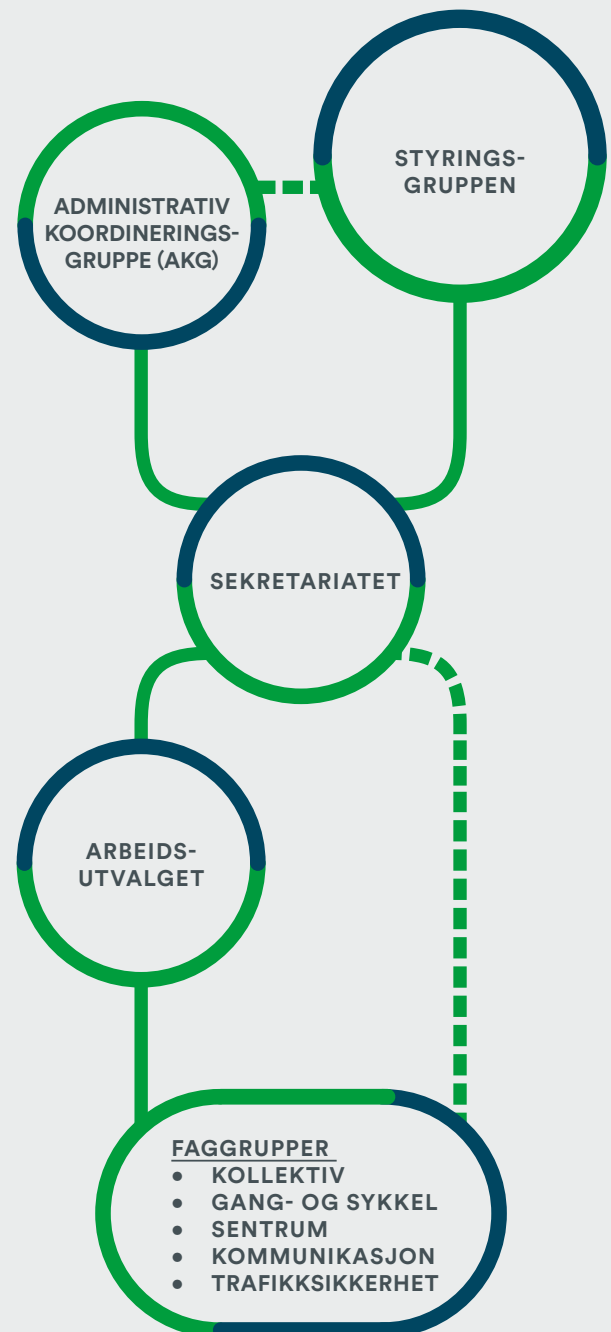
Arbeidsutvalget

Miljøløftets arbeidsutvalg består av representanter fra alle virksomhetene i Miljøløftet, og er oppnevnt av AKG. Arbeidsutvalget er et organ som har kapasitet til å gå noe dypere inn i de faglige sakene før de eventuelt fremmes for AKG og styringsgruppen.

Faggrupper

Miljøløftet har fem faggrupper: Kollektiv, gang- og sykkel, sentrum, kommunikasjon og trafikkikkerhet. Faggruppene viktigste oppgave er å bidra aktivt til måloppnåelse i Miljøløftet. Dette gjøres gjennom målrettet arbeid, løsningsorientering, samarbeid og helhetlig tenkning.

Organisasjonskart



Styring

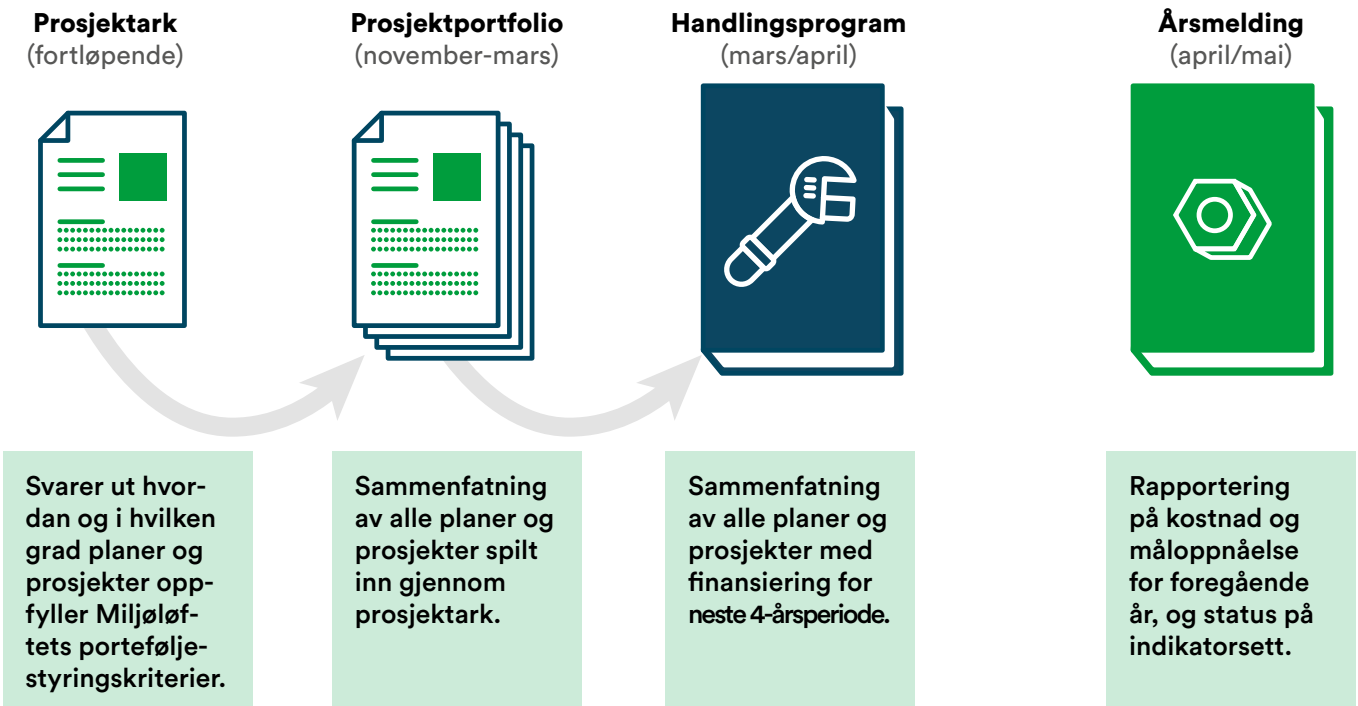
Porteføljestyling

Prosjektene i byvekstavtalen prioriteres gjennom porteføljestyling. Dette innebærer at prosjektene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

Styringsprosess

Alle prosjekt og tiltak i Miljøløftet spilles inn gjennom prosjektark. Prosjektarkene sammenfattes i Miljøløftets prosjektportfolio og blir prioritert i tråd med byvekstavtalens porteføljestylingkriterier. Prosjektene som prioriteres med finansiering for kommende 4-årsperiode sammenfattes i handlingsprogrammet, som rulleres hvert år. Årsmeldingen rapporterer på kostnad og måloppnåelse.

Porteføljestyling i Miljøløftet



Årlig beslutningsprosess:

- Sammen med Miljøløftets arbeidsutvalg og AKG, utarbeider sekretariatet for Miljøløftet forslag til fireårig handlingsprogram i løpet av vinteren.
- Styringsgruppen drøfter forslag til handlingsprogram for Miljøløftet i april/mai. Den politiske styringsgruppen skal behandle handlingsprogram og årlige budsjett for byvekstavtalen.
- Handlingsprogrammet sendes til lokalpolitisk behandling i Vestland fylkeskommune og de fem kommunene før sommeren.
- Handlingsprogrammets forslag til bruk av post 30-midler er styringsgruppens innspill til statsbudsjettet. Regjeringens forslag til statsbudsjett (Prop.1 S) legges fram i oktober med etterfølgende behandling i Stortinget.
- I sum gir dette grunnlag for alle tiltakshaverne til å utarbeide egne budsjett.

Del

02

2020





Sammen om nullvekstmålet

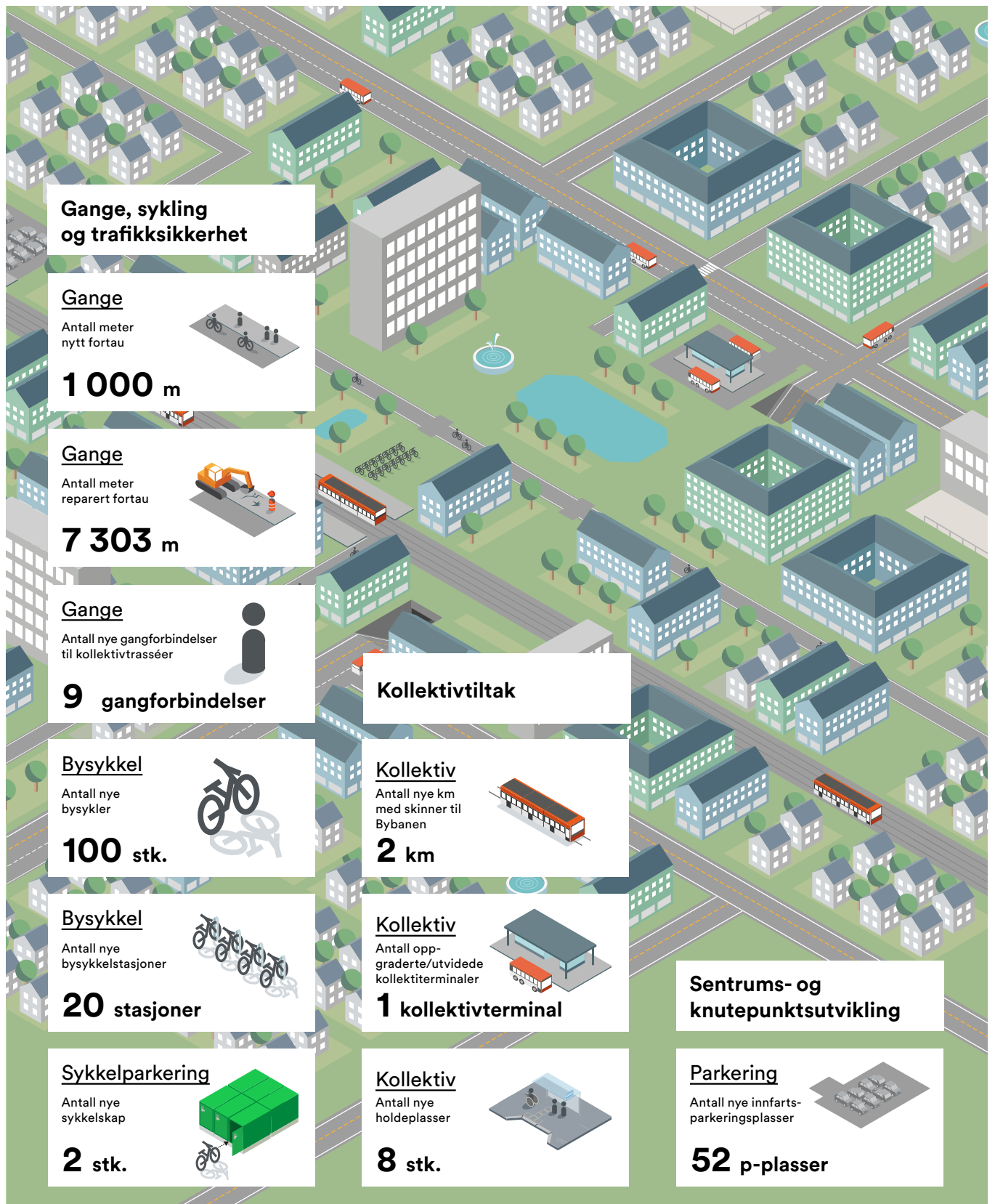
Miljøløftet er et tverretatlig samarbeid for å nå nullvekstmålet. Gjennom planlegging og investeringer i infrastruktur, effektiv arealbruk og trafikkregulerende tiltak, jobber partene i Miljøløftet for å øke konkurransekraften til kollektiv, sykkel og gange. Miljøløftet skal gjøre det enklere for innbyggerne i bergensområdet å velge bort personbilreiser gjennom seks hovedgrep:

- Gjøre det tryggere og mer attraktivt å være myk trafikant
- Gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt
- Tilrettelegge for og bidra til effektiv arealbruk
- Planlegge investeringer og tiltak som bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange.
- Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veilede om ønsket byområdeutvikling
- Gjøre det mindre attraktivt å velge bil til personreiser i tettbebygde strøk

Milepæler 2020



2020 i tall



Gange, sykling og trafiksikkerhet

Gange og sykkel

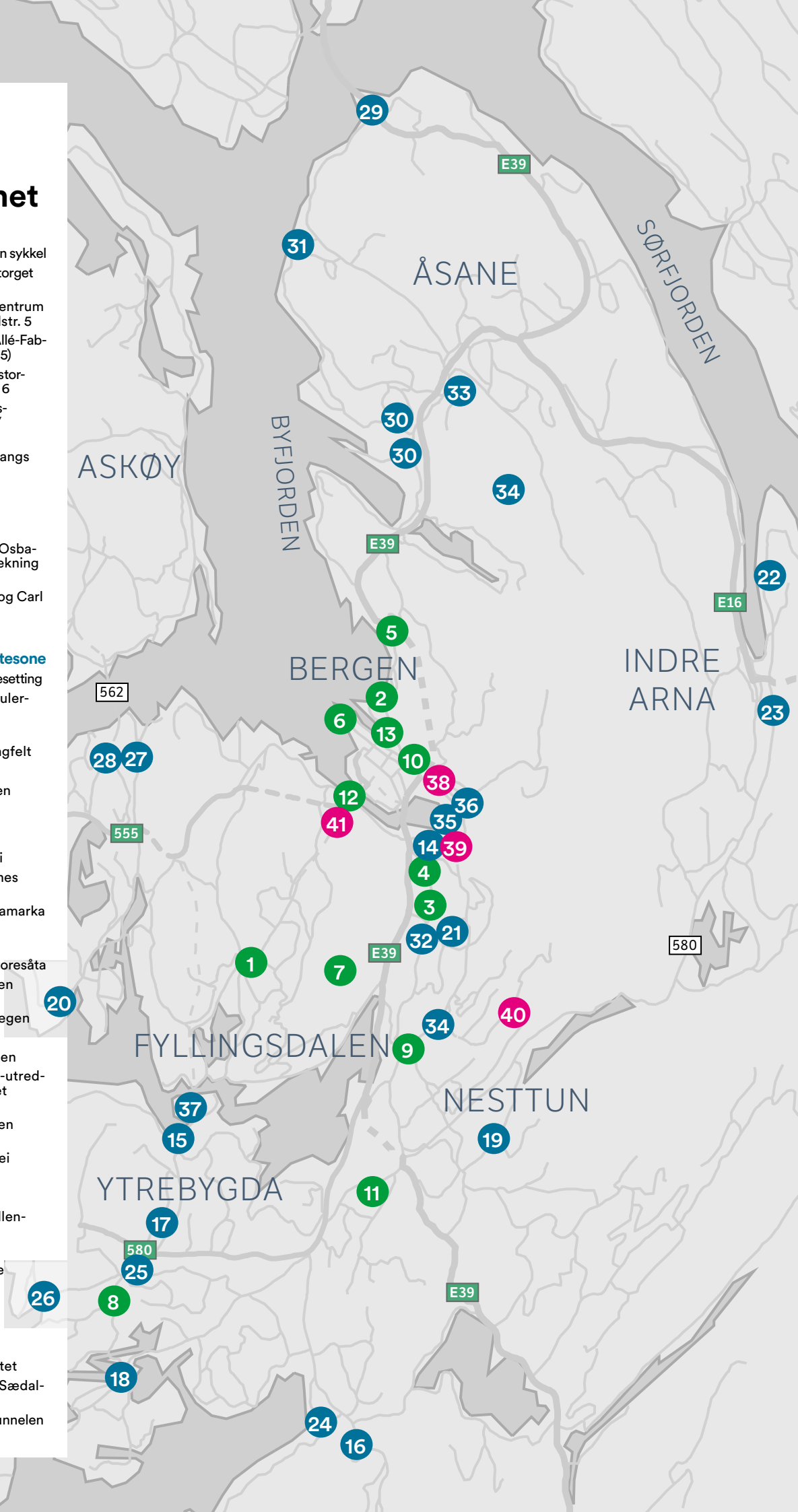
1. Allestadvegen - Skarphaugen sykkel
2. E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg , delstr. 6
3. E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5
4. E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)
5. E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6
6. Fv. 270 Haugevg., Nordnesbakken - Margretestredet/Klosteret
7. Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4
8. Hjellestadvegen
9. Infrastruktur Paradis
10. Kong Oscarsgate
11. Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen
12. Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate
13. Stenging Torget/Bryggen

Trafiksikkerhet og hjertesone

14. Bjørnsonsgate, Sivlesgate - resetting
15. Drotningstredet - tilkomstregulerende skilt
16. Fv 5158 Fanafjellsveien
17. Fv 5174 Kokstadveien- gangfelt
18. Fv 5175 Mildevegen
19. Fv 5192 (183) Totlandsvegen (Midtun - Ulsmåg)
20. Fv 5216/558 Ts-utredning Mathopen
21. Fv 5324 (252) Hagerups vei
22. Fv 5356 TS-utredning Garnes skolekrets
23. Fv 5356 TS-utredning Ådnamarka skolekrets
24. Fv 546 Krokeidevegen
25. Fv 557 Ytrebygdsveien v/Storesåta
26. Fv. 5182 (177) Fleslandsveien Ridesenter - Flesland
27. Fv. 5208 (193) Kjøkkelvikvegen
28. Fv. 5210 Godvik - Olsvik
29. Fv. 5300 (243) Tellevikvegen
30. Fv. 5302/578 (241/267) TS-utredning Tertnes og Kalvatræet skolekretser
31. Fv. 5306 (240) Morvikvegen (Viddalen- Slettstølen)
32. Fv. 5324 (252) Hagerups vei
33. Fv. 578(267) Rollandslia
34. Fv. 585 Birkelundsbakken
35. Justering av gangfelt, Møllendalsbakken
36. Kalvedalsveien TS-tiltak
37. Ytrebygdsveien 11, Søreide

Vedlikehold av investeringskarakter fylkesveg

38. Hansaparken
39. Ibsensgate fortau Miljøløftet
40. Oppgradering av veg ved Sædalselven
41. Strakstiltak skilt Løvstakktunnelen





Underveis på Minde: Deler av E39 sykkelstamveg Kristianborg–Bergen sentrum (langs Bybanen BT4) er tatt i bruk. Foto: Bybanen utbygging



Vi passerte 1 mill. bysykkelturer i 2020. Foto: Silje Drevdal



Under utbygging: Nytt gangfelt og fortau i kryss Mildevegen. Foto: Silje Drevdal



Åpning: Sikker sykkelparkering Bystasjonen. Foto: Eva Mari Pettersen



Under utbygging: Sykkelfelt Carl Konows gate. Foto: Silje Drevdal



Rapport: Tiltrå trafikksikkerhetstiltak Kjøkkelvikveien. Foto: Silje Drevdal

Gange, sykling og trafiksikkerhet

Miljøløftet skal gjøre det tryggere og mer attraktivt å være myk trafikant i bergensområdet.

Gjennom investeringer i gang- og sykkelveger, trafiksikring og miljøgateprosjekter skal Miljøløftet styrke konkurransekraften til sykkel og gange som transportmiddel, og gjøre det mer attraktivt å være myk trafikant.

Gang- og sykkeltiltak

Gange- og sykkelprosjekter under bygging i 2020

- **Fv. 582 Carl Konows gate, Gyldenpriskrysset – Fyllingsveien, sykkelfelt og med fv. 280 Fyllingsveien med fortau:** I 2019 startet arbeidet med fv. 582 Carl Konows gate, med sykkelfelt på strekningen Gyldenpriskrysset – Fyllingsveien, kollektivfelt i Gyldenpriskrysset, og fv. 280 Fyllingsveien med fortau på strekningen Carl Konows gate – Gabriel Tischendorfs vei. Prosjektet forventes ferdigstilt høst 2021.
- **E39 Minde Allé - Fabrikkgaten:** Prosjektering og bygging av sykkelveg med fortau. Arbeidet har blitt utført av Bybanen AS på vegne av Statens vegvesen.
- **E39 Kristianborg-Bergen sentrum:** Prosjektering og bygging av sykkelveg med fortau. Arbeidet har blitt utført av Bybanen AS på vegne av Statens vegvesen.
- **Fv. 5348 Haugeveien, Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret (Nordnes II):** I 2019 startet arbeidet med etablering av oppgradert gang- og sykkeltilbud for hoved-/bydelssykelruten i fv. 5348 (tidl. fv. 270) Haugeveien på strekningen Nordnesbakken – Margretastredet/Klosteret (Nordnes II). Formålet med tiltaket er å etablere tilbud for syklende på en strekning som er en del av sykkelnettverket der det ikke har vært eget tilbud til syklende før. Tiltaket medfører oppgradert dekke i gaten, etablering av sykkelfelt og oppgraderte fortau. Lengde: 0,6 km. Tiltaket utføres av Graveklubben på vegne av Miljøløftet i forbindelse med etablering av bosnett og utskifting av gammel infrastruktur i grunnen i området. Tiltaket sluttføres i 2021.
- **Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4:** I forbindelse med Bybanens byggetrinn 4, bygges flere gang- og sykkelveger. Gjennom Løvstakken kommer en 3 km lang sykkel tunnel. I tillegg blir det bygget rundt 5 km øvrig sykkelveg og drøye 11 km gangveger og tilkomst til Bybanen i tilknytning til den nye strekningen til Fyllingsdalen. Tiltaket er planlagt ferdigstilt i 2022. Sykkelanlegget langs Bybanen BT4 er under bygging – status i 2020 er som følger:
 - Sykkelbroen i Møllendal hadde ved årsskiftet funnet sin tydelige form og trase
 - Store deler av sykkelkulverten under Minde allé er ferdig støpt
 - Deler av stamsykelveien over Mindemyren er lagt på sin permanente plass
 - Bygging av Kronstadtunnelen ble sendt ut på anbud med planlagt byggestart sommer 2021.
- **Hjellestadvegen:** Ny gang- og sykkelveg og opprusting av Hjellestadvegen på strekningen fra Blomsterdalen til Ådland bro. Prosjektet vil bidra til å gjøre det mer attraktivt å gå og sykle på Hjellestad, samtidig som opprustning av vegen vil gi bedre fremkommelighet for kollektiv og øvrig transport. Prosjektet pågikk gjennom 2020 og er ventet ferdig i 2021.

Prosjekterte gange- og sykkelprosjekter i 2020

- **Fv. 585 Sykkeltrasé Sandviken (Bradbenken - Sandvikstorget):** Det skal etableres separat sykkelveg. Det legges opp til en nøktern utførelse av anlegget etter avklaringer i Miljøløftet. Ny revidert detaljprosjektering vil gjøres i 2021.
- **E39 Sykkelstamveg delstr. 2 Nesttun - Skjold (Rådal/Lagunen - Nesttun):** Det har i 2020 blitt arbeidet med detaljprosjektering. Det skal etableres sykkelveg med fortau. Prosjektet ventes lyst ut høst 2021.
- **Fv. 585 Sykkeltrasé Sandviken (Glassknag - Sandvikstorget):** Det har i 2020 pågått detaljprosjektering av sykkelstamveg Bergen strekningen fv. 585 Gjensidigekrysset–Glassknag i Sandviken. Det skal etableres nye forbedrede trafikale løsninger for gående, syklende og for kollektivtrafikken. Dermed vil sykkelveg, fortau og kollektivfelt bli prioritert. Som del av prosjektet skal også krysset Sjøgaten/Sandviksvegen (Gjensidigekrysset) signal- reguleres for å øke trafiksikkerheten. Prosjektet ventes lyst ut vår 2021.
- **Fv. 540 Allestadvegen – Skarphaugen:** Videreføring av sykkelveg med fortau langs nyetablert kollektivfelt fra Kroatjønneveien til Foto Knudsen.

På strekningen fra Allestadveien til Skarphaugen i Fyllingsdalen er det etablert nytt kollektivfelt og sammenhengende sykkelveg med fortau. Dette åpnet i 2017. Kollektivfeltet er videreført i retning Oasen.

- **Infrastruktur Paradis – Gang- og sykkelveg med bro Paradis:** Det er i 2020 gjennomført detaljprosjektering og grunnverv for ny gang og sykkelveg med bro over fv. 582 Nesttunvegen og bybane. Prosjekt inkluderer deler av fremtidig vegnett på Paradis. Tiltaket ble lyst ut årsskiftet 2020/2021. Etablering av ny gang- og sykkelbro ventes igangsatt i løpet 2021.
- I tillegg er det startet arbeid med prosjektering av mindre fremkommelighetstiltak og sykkelfelt er rødmerket.

Prøveordning: Sommerstengning av Torget/Bryggen

Bergen bystyre vedtok å iverksette en prøveordning med stengning for biltrafikk over Torget og Bryggen om sommeren. Stengningen ble gjennomført i perioden 4. juli til 16. august 2020. I vedtaket ble det lagt opp til at prøveordningen skulle evalueres.

Kun direkte trafikale virkninger av tiltaket for kjøremønster, trafikkmengder, endringer i tilgjengelighet og fremkommelighet er vurdert. De trafikale virkningene av prøveordningen er analysert på grunnlag av både trafikktellinger og trafikkberegninger.

Det er ikke gjennomført undersøkelser av eventuelle indirekte virkninger av prøveordningen (eventuell påvirkning av byliv, trivsel, helse, effekt for sentrums-handelen etc.). I prøveperioden ble publikum invitert til å gi innspill via Miljøløftet sine hjemmesider. Disse innspillene er systematisert og presentert i eget vedlegg til evalueringsrapporten. I tillegg kom det innspill fra næringslivet og politiet.

Ifølge evalueringsrapporten medførte prøveordningen en overvekt av positive virkninger for miljø, fremkommelighet og trafikksikkerhet sammenlignet med trafikale ulemper. Det ble samtidig registrert en del problemer knyttet til teknisk og praktisk gjennomføring. Prøveordningen avdekket også en del trafikale og miljømessige utfordringer knyttet til trafikksituasjonen i en del bolig-gater på Fjellsiden. Rapporten gir også en del anbefalinger knyttet til den praktiske gjennomføringen dersom ordningen skal videreføres i årene som kommer.

Basert på en samlet vurdering kan det konkluderes med at prøveordningen ble gjennomført i tråd med bestillingen, og i tråd med overordnede målsettinger om å prioritere gange, sykkel og kollektivtransport.

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg

- **Ibsensgate:** I tilknytning til Bergen kommune sitt omfattende VA-prosjekt i Ibsensgate er det også blitt gjennomført flere TS-tiltak ved resetting av gaten. Nye gangfelt, oppgradering av fortau og nytt/oppgradert veglys, i tillegg til opprusta haldeplassar. Prosjektet er avslutta høst 2020.
- **Oppgradering fortau:** I 2020 utførte drifts-kontraktene oppgradering av fortau i Bergen og spesielt i Fyllingsdalen – totalt 7303 m. Det er fortsatt fortau som trenger oppgradering i de samme områdene.
- **Straktiltak skilt Løvtakktunnelen:** Tiltak for å redusere fastkjøring av større kjøretøy i Løvtakktunnelen.
- **Oppgradering av veg ved Sædalselven:** Utarbeidet rapport som grunnlag for vurdering av mulige fremtidige tiltak ved «andedammen».

Bysykkelordning

Bysykkelordningen ble innført sommeren 2018 og er et viktig strategisk virkemiddel for økt sykling og økt fleksibilitet i kollektivtilbudet. Tilbudet finansieres med bidrag fra Bergen kommune, Miljøløftet, brukerbetaling og sponsorat. I 2020 ble det syklet 1.070.922 bysykkelturer. Det utgjorde en økning på over 14 % sammenlignet med året før. 2020 var også året for tredje og foreløpig siste fase av bysykkelordningens utrulling, med henholdsvis 100 nye bysykler og 20 nye stasjoner. Totalt har bysykkelordningen i Bergen nå 1000 bysykler og 100 stasjoner.

Sykkelskap i Bergen sentrum

I juni 2020 klippet byråd for klima, miljø og byutvikling i Bergen, Thor Haakon Bakke snoren for to nye sykkel-skap i Bergen sentrum – ett ved Skyss sitt kundesenter på Bystasjonen og ett på parkeringsplassen ved inn-gangen til Marken, rett over vegen for jernbanestasjonen. Sykkelskapene er låsbare og gir bergenserne et trygt sted å parkere sykkelen midt i byen. Sykkelskapene er blitt godt mottatt og mye brukt. Skapet på Bystasjonen er det mest brukte i landet med denne type løsning. I 2020 ble det til sammen gjennomført 1061 parkeringer i de to sykkelskapene. Det har blitt registrert 280 brukere, hvorav 79 engangsbrukere og 201 brukere med to eller flere parkeringer. Sykkelskapene er utviklet av SafeBikely og finansiert i et samarbeid mellom Bergen kommune og Miljøløftet.

Ny sykkelstrategi

I 2020 ble arbeidet med rullering av sykkelstrategien for Bergen ferdigstilt, og strategien vedtatt av bystyret i november.

Sykelstrategi for Bergen 2020-2030 skal være et styringsdokument for sykkelsatsing. Den blir et hjelpemiddel for politikere, offentlig administrasjon, planleggere og utbyggere. Strategiens visjon er at «det skal være attraktivt og sikkert å sykle i Bergen». Visjonen skal være en rettesnor for arbeidet med strategiens hovedmål: Flere skal sykle mer. Sykkelstrategien er utarbeidet parallelt med gåstrategien, og de utfyller hverandre. Sykkelstrategien peker på en stor oppgave for å nå mål om 10 % sykkelandel, og er derfor tydelig spisset. Den er delt i fire tematiske innsatsområder, der de to første blir tillagt størst vekt:

- Sykkelnett
- Drift og vedlikehold
- Tilgang på sykkel
- Kunnskap, kommunikasjon og rekruttering

Ny gåstrategi

Gåstrategi for Bergen 2020- 2030 er Bergens første gåstrategi, og er et styringsverktøy for å lykkes med en ambisiøs satsing på gange. Arbeidet med strategien ble ferdigstilt i 2020, med vedtak i bystyret i november.

Gåstrategien har følgende visjon: «Det skal være attraktivt og sikkert å gå i Bergen». Strategien setter fremtidsrettede mål og skisserer nødvendige satsinger for å nå målene. Hovedmålet for strategien er at flere skal gå mer, med en økning fra 25 % gangandel i 2020 til 30 % gangandel i 2030.

Gåstrategien er ambisiøs og favner bredt. Arbeidet rettes mot seks tematiske innsatsområder:

- Arealbruk
- Målrettet offentlig innsats i gangnettet
- Samspill i trafikken
- Drift og vedlikehold
- Kunnskapsutvikling
- Gåkultur og kommunikasjon

Gangveg til kollektivtraseer

I 2020 ble det oppgradert totalt syv traseer langs Totlandsvegen, ved Ulsmåg skole og i Ytre Arna. I tillegg har det vært arbeidet med områdene Laksevåg og Loddefjord. En har kartlagt gangtraseer og mulig tiltak i disse områdene, samt i Fyllingsdalen. For Laksevåg og Loddefjord har en startet arbeidet med eiendomsavklaringer og detaljprosjektering. Det er forventet oppstart av konkrete prosjekter her i 2021.

Trafikktryggleik

Arbeidet med trafikktryggleik i Miljøløftet har som mål å få færre drepte og skadde i trafikken i bergensområdet. I dette arbeidet prioriterast tiltak retta mot gåande og syklande, der tiltak på skuleveg er spesielt vektlagt.

Gjennomførte og tiltak under gjennomføring 2020

- **Garnes skolekrets:** Ferdigstilling av tiltak.
- **Totlandsveien:** Skolevei, lav standard. Nedsatt fartsgrense og fartsreducerende tiltak.
- **Tellevikveien:** Etablere gangfelt i eksisterende kryssingspunkt på Klauvaneset.
- **Fleslandsvegen:** Fartsdempende tiltak på strekning uten langsgående tilbud.
- **Hagerups vei:** Nytt gangfelt ved Langhaugen videregående skole.
- **Kokstadvegen:** Ferdigstilt tre nye gangfelt.
- **Mildevegen/Grimseidvegen/Geithusvegen:** Ferdigstilt nytt gangfelt og fortau i kryss.
- **Fv. 556 Ytrebygdsveien ved Søreide skole:** Etablering av fysisk trafikkskille mellom fortau/holdeplass og næringstrafikk.
- **Fv. 572 Ibsens gate:** Ferdigstilling av VA-etatens byggetrinn III med opprusta fortau, veglys, nytt gangfelt og fartsdemping.
- **Bjørnsøns gate/Kronstadparken v/Sivles gate:** Korrigert utforming (kantsteinsforløp tilpassa trafikkregulering) i kryss (kryssing av bybanen).
- **Fv. 5306 Slettestølsveien:** Ombygging av haldeplass ved Mjølkeråen skole.
- **Møllendalsbakken:** Justering av gangfelt. Gangfelt er flytta nærare Fv585 Haukelandsveien slik at gangfeltet har fått ei vesentlig betre universell utforming. Veglys er også oppgradert. Tiltak i tilknytning til omlegging av haldeplassstilbudet i området. Gjennomført av bybanen utbygging.
- **Drotningsvik:** Tilkomstregulerende skilt. Trafikkreguleringar knytt til tidsavgrensa forbod mot gjennomkøyring i området. Ferdigstilt og gjennomført før- og etterundersøking.

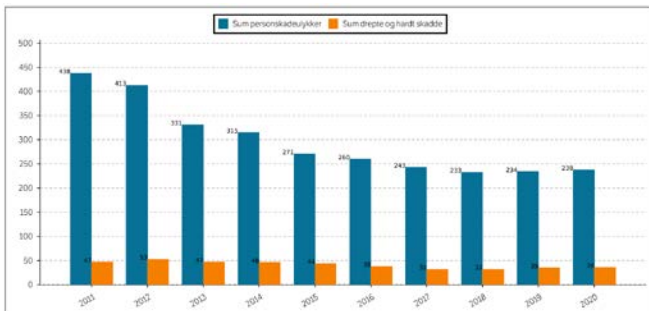
Prosjekterte tiltak

- **Trygg skuleveg:** Hjertesone og tiltak i tilknytning til områdeutredninger for skolekretser.
- **Fv. 558 Lyderhornsvæien v/Tenebekk næringspark:** Innledet planarbeid for reguleringsplan kryssombygging ulykkespunkt.
- **Tertnes og Kalvatræet skolekretser:** Prosjektering av tiltak etter områdeutredning.
- **Fv. 585 Birkelundsbakken:** Sikring av kryssingspunkt/gangfelt, veglystiltak og fartsdempende tiltak.
- **Fv. 5198 Fanafjellsvegen:** Tiltak etter TS-inspeksjon. Sideterreng, siktutbetring, rekkverk m.v.

- **Fleslandsvegen:** Fartsdempende tiltak på strekning uten langsgående tilbud. Veglystiltak ved Krokeide, Rolland og Kjøkkelvik skular. Intensivlyst gangfelt, oppgradert veglys.
- **Fv. 546 Fanavegen ved Stend VGS:** Rapport tilråding om trafikkisikringstiltak. Tiltak mot villkryssing.
- **Fv. 5208 Kjøkkelvikveien/Skålevikveien:** Rapport tilråding av trafikkisikrings/avviklingstiltak. Fotgjengertiltak, fortau mv.
- **Mildevegen/Grimseidvegen/Geithusvegen:** Ferdigstilt nytt gangfelt og fortau i kryss.
- **Ådnamarka og Mathopen skolekrets:** Ferdigstilt prosjektering. Utlysning ved årsskiftet.
- **Fv. 5210 Godvik–Olsvik:** Prosjekteringskostnader 3 stk. gangfelt mellom Godvik barnehage og bussstopp. Oppstramming kryssområde mot Godvik-svingane. Sikring kryssingspunkt i Olsvikskjenet.

Ulykkeстал

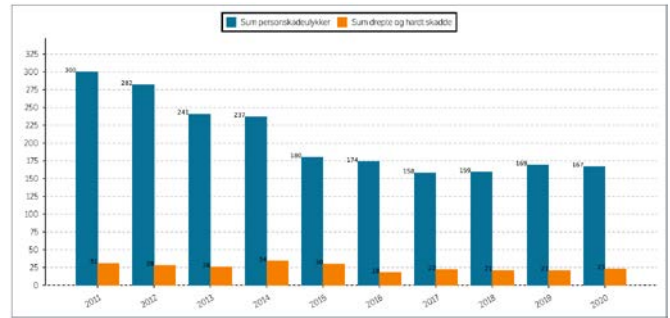
I byvekstavtaleområdet er det registrert til saman tre omkomne i 2020. To av desse var i Bergen. Samla ulykkeстал for alle kommunane i byvekstavtaleområdet 2011–2020 viser at årlege ulykkeстал ligg omtrent på same nivå i siste 5-års periode.



1 Ulykkesstatistikk for byvekstavtaleområdet 2011–2020

I denne 10-års-perioden er det flest drepne og hardt skadde i møteulykker (30 %) medan fotgjengarulykker utgjør 21 % og utforkøyringsulykker utgjør 20 %. Person- og varebilulykker står for 42 % av dei drepne og hardt skadde, følgt av fotgjengarar 22 %, MC/lett MC/moped 20 % og syklistar 13 %

Ulykkeстал for Bergen ser også ut til å ligge på nivå med foregåande år.

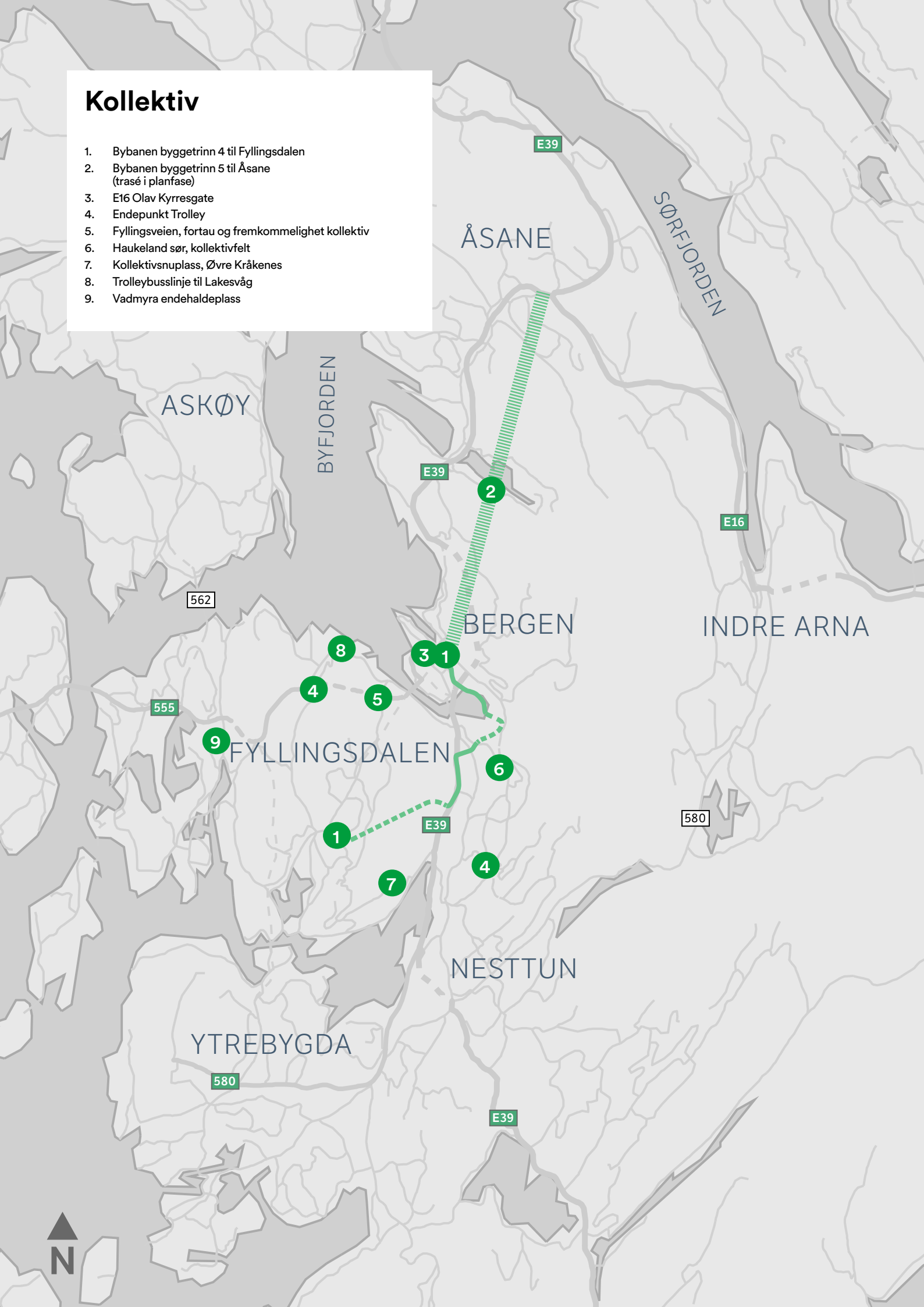


2 Ulykkesstatistikk for Bergen 2011–2020

I perioden 2011–2020 fordelt på ulykkestype er i Bergen om lag 30 % av dei drepne og hardt skadde i fotgjengarulykker og 23 % i møteulykker medan utforkøyring og kryssulykker kvar utgjør 14 %. Fordelt på trafikanttype utgjør ulykker med person- og varebil 31 % av drepne og hardt skadde, fotgjengarar 30 %, MC/lett MC/moped 19 % og syklistar 17 %.

Kollektiv

1. Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen
2. Bybanen byggetrinn 5 til Åsane (trasé i planfase)
3. E16 Olav Kyrresgate
4. Endepunkt Trolley
5. Fyllingsveien, fortau og fremkommelighet kollektiv
6. Haukeland sør, kollektivfelt
7. Kollektivsnuplass, Øvre Kråkenes
8. Trolleybuslinje til Lakesvåg
9. Vadmyra endehaldeplass





Bybanen til Fyllingsdalen under bygging. Trasé, holdeplass og sykkelveg i Fløen begynner å ta form. Foto: Bybanen utbygging



Foto: Silje Drevdal



Ferdig 2020: Snuplass Vadmyra. Foto: VLFK



Underjordisk holdeplass: Haukeland sjukehus. Foto: Bybanen utbygging



Under bygging: Endeholdeplass trolley på Lyngbø. Foto: Silje Drevdal

Kollektivtiltak

Miljøløftet skal gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt i bergensområdet.

Gjennom investeringer i kollektivinfrastruktur og gjennomføring av kollektivfremmende tiltak skal Miljøløftet styrke konkurransekraften til kollektivtransport og gjøre det lettere for flere å velge bort personbilreiser. Miljøløftets største prosjekt er Bybanen – et høykvalitets kollektivprodukt som med høy frekvens, stor kapasitet og forutsigbar fremkommelighet har en strukturerende effekt på byutviklingen i bergensområdet, og et stort potensial til å omdanne bilreiser til kollektivreiser.

Utover bygging av bybanen blir det gjennomført flere kollektivfremmende tiltak, som til sammen utgjør en forskjell. Miljøløftet jobber kontinuerlig med å utbedre små og store flaskehalsar som kan styrke kollektivtrafikken sin konkurransekraft mot bil. Som en del av dette arbeidet jobber Miljøløftet spesielt med universell utforming - å gjøre kollektivtrafikken tilgjengelig for stadig flere reisende.

Bybanen

Miljøløftet bygger bybanen til Fyllingsdalen

Hovedmålsettingene med utbygging av Bybanen har helt siden oppstarten vært å kombinere et høykvalitets kollektivtilbud med ønsket byutvikling. Den planlagte linjen byggetrinn 4 (BT4) binder sammen bydelen Fyllingsdalen med Bergen sentrum, via områder med tunge arbeidsplasskonsentrasjoner (Haukeland sykehus, helseklyngen på Årstad, Høgskolen på Kronstad og Mindemyren), med planer om storstilt byutvikling i årene fremover.

Reguleringsplan for Bybanen fra sentrum til Fyllingsdalen ble vedtatt i bystyret 21. juni 2017. Det blir ca. 5 km trasé i dagen, og 5 km i tunnel. Traséen gir god betjening av byutviklingsområder og viktige målpunkt. Det er lagt stor vekt på å skape gode byttepunkt mellom buss og bane. Sju av ti stopp blir byttepunkter, noe som vil gi en sterk nettverkseffekt. På Kronstad krysser linjen den eksisterende bybanelinjen til Flesland, og dette stoppet blir et viktig byttepunkt mellom de to Bybanelinjene. Det er lagt til rette for sammenhengende sykkelveg langs hele traséen. Prosjektet forventes ferdigstilt i 2022.

Byggeaktivitet Bybanen BT4 2020

I løpet av 2020 ble linje 1 og linje 2 koblet sammen i sentrum, og det ble lagt rundt to kilometer spor langs

store Lungegårdsvann til Møllendal. I november startet arbeidet med å innrede Haukeland sjukehus underjordiske holdeplass. Flere seksjoner av vannkanal-systemene på Mindemyren har blitt støpt. Samtidig er det blitt skiftet ut masse og bygget ny teknisk infrastruktur på store deler av Mindemyren.

Sommeren 2020 startet også tunneldriving av Fyllingsdaltunnelen fra Mindesiden. Ved årsskiftet var Fyllingsdaltunnelen halvveis gjennom fjellet. Vognhallen inne i Løvstakken ble ferdig utsprenget, og innredningen av denne begynte høsten 2020. På det meste har det vært i overkant av 900 menn og kvinner på jobb hos de ulike entreprenørene for å bygge Bybanen til Fyllingsdalen. Bybanen Utbygging har hatt en bevisst strategi for å holde hjulene i gang gjennom koronapandemien.

Miljøløftet planlegger bybanen til Åsane

I 2020 er det blitt arbeidet med reguleringsplan for Bybanen byggetrinn 5 (BT5) til Åsane. Bybanetraséen fra Kaigaten i sentrum til Vågsbotn i Åsane er 12,5 km lang, og vil få 14 holdeplasser.

Bybanen til Åsane skal være hovedstammen i kollektivsystemet mot Bergen nord, og gi kvalitet og konkurransekraft til bydelens kollektivtilbud.

Bergen bystyre har i møter 20.4.2016 og 31.1.2018, gjort vedtak om trasé som går via Bryggen og Sandbrogaten, i tunnel til Amalie Skams vei, med holdeplass i fjell ved Sandviken kirke. Bybanen skal gå videre i Åsanevegen til NHH og til Eidsvåg, mens E39 legges i en forlenget Fløyfjellstunnel til Eidsvåg. Traséen går derfra til Åsane sentrum og Vågsbotn. Det planlegges for en sammenhengende sykkeløsning på strekningen parallelt med planarbeidet for Bybanen.

I 2020 er skissefasen avsluttet med en oppsummeringsrapport, som er behandlet av byrådet som en orienteringssak. Teknisk forprosjekt og utarbeidelse av reguleringsplanen starter i 2021, og det tas sikte på å ferdigstille planforslaget våren 2022.

Planlegging av BT5 finansieres primært med bompenger. Kommuneinterne plankostnader dekkes delvis med overføringer fra Vestland fylkeskommune (gjennom Miljøløftet), og av Bergen kommune.

Kollektivsystemet mot vest

Gjennom arbeidet med kommunedelplan, og konsekvensutredning, for kollektivsystem mot vest, skal det avklares om bydelene mot vest bør betjenes med buss eller bane, og eventuelt sette av korridor for en videre

utbygging av Bybanen. Planarbeidet har betydning for utvikling av både områdene på Dokken i Bergen, og videre utvikling på Laksevågsiden av Puddefjorden. Det tas sikte på at planarbeidet kan gå til politisk behandling tidlig i 2022.

Andre tiltak kollektiv

Ferdigstilte kollektivprosjekter i 2020

- **Snuplass for buss i Vadmyra:** Øverst i Vadmyraveien har det i mange år eksistert snuplass for busser. Her har også flere busslinjer endeholdeplass. Det har da vært plass til at to busser kan stå oppstilt/regulere, mens sjåførene venter på neste bussrute skal starte. I 2020 ble snuplassen bygget om og utvidet i tråd med behov meldt inn fra Skyss.
- **Holdeplasser Ibsensgate:** I forbindelse med at Bergen kommune i 2020 sluttførte tredje og dermed siste del av vann og avløps prosjektet i Ibsensgate, ble to holdeplasser på Krohnsminde oppgradert med universell utforming. Nå er har bl.a. kantsteinen fått en høyde som gjør at det er i flukt med gulvet i bussen. Dette gjør det lettere for passasjerer og komme seg på/av bussen.

Kollektivprosjekter under bygging i 2020

- **Forlengelse av trolleybussen til Laksevåg:** Arbeidet med å forlengte dagens trolleybusslinje til Laksevåg har pågått i 2020. En forlengelse gjennom sentrum skaper en pendellinje mellom Landås og Laksevåg. Denne linjen når mange arbeidsplasser, boliger og passasjerer. Prosjektet frigjør holdeplasskapasitet i sentrum og inkluderer opprusting av holdeplasser, ny vegbelysning og etableringen av et miljøvennlig busstilbud av høy kvalitet til området. Ny forlenget trolleybusslinje vil stå ferdig i 2021.
- **Endepunkt trolley Birkelundstoppen og Lyngbø:** Samtidig med forlengelse av trolleybusslinjen, blir også eksisterende endeholdeplass på Birkelundstoppen på Landås, bygget om slik at den får økt kapasitet og oppgraderte løsninger. På Lyngbø på Laksevåg; blir det bygget helt ny løsning som både skal håndtere endeholdeplass og nye oppstillingsplasser hvor bussene kan stå, mens sjåførene har pause mellom kjørerutene. Byggearbeidene vil sluttførtes i 2021.
- **E16 Olav Kyrresgate:** Formålet med arbeidet, som startet i 2019, er å oppgradere Olav Kyrresgate til å møte dagens krav om universell utforming samt å gjøre sentrum mer attraktivt for gående, syklende og kollektivreisende. Det har tidligere vært trangt og uoversiktlig for busser og gående. Nå utvides gangarealene slik at det blir bedre plass både for

dem som skal av/på bussen og for forbipasserende. Stengingen av Olav Kyrres gate har medført ekstra driftskostnader for Skyss som følge av nødvendige omlegginger. De økte driftsutgiftene er finansiert gjennom Miljøløftet.

- **Fyllingsveien:** Fyllingsveien skal utbedres med to kjørefelt og fortau og vil gi et godt og trafikk-sikkert tilbud for gående og syklende som ferdes på strekningen. Tiltaket vil gi vesentlig bedre adkomstforhold for gående til eiendommer på strekningen. En utbedring vil gjøre at to busser kan møtes og bedrer fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Ferdigstilling av anlegget i 2021 og støvutbedringer i 2022.

Prosjekterte kollektivprosjekter i 2020

- **Holdeplasser Håkonshella-veien og Hillernveien:** I forbindelse med trafikksikkerhetstiltak på fv. 5216–Mathopen skolekrins ble det i 2020 prosjektert oppgradering av noen holdeplasser i Håkonshella-veien og Hillernveien. Holdeplassene blir bygget i 2021 og vil ha universell utforming.

Aktiv signalprioritering (ASP)

I 2020 er det brukt vel 2 mill. kr på oppgradering av kabler for å kunne tilrettelegge for etablering av aktiv signalprioritering for kollektivtrafikken i flere trafikkruss i avtaleområdet. Tidligere pilotprosjekt har vist at aktiv signalprioritering gir svært positive resultater for buss-trafikkens fremkommelighet og regularitet.

Innfartsparkering

Strategi for innfartsparkering

Miljøløftet har satt ned en arbeidsgruppe som skal utarbeide et strategisk styringsdokument for innfartsparkering. Strategien skal være overordnet og gi generelle prinsipper for fremtidig planlegging av innfartsparkering, og føringene skal avspeile de regionale ulikhetene innenfor avtaleområdet. Strategien skal også inkludere en gjennomgang av kostnadseffektivitet sett opp mot andre tiltak for å nå nullvekstmålet og gjennomgå og vurdere finansiering og brukerbetaling. Strategien er planlagt ferdigstilt sommeren 2021, og skal godkjennes av alle partene i Miljøløftet.

Nye innfartsparkeringsplasser

52 nye innfartsparkeringsplasser ble åpnet i Vågsbotn i 2020.

Drift kollektiv

I byvekstavtalen fram mot revidert avtale (2019-2029) med utvida avtaleområde, var den totale ramma for belønningsmidlar til styrking av rutetilbudet på 200 mill. kr. I den nye avtalen er ramma som er tildelt Skyss til styrking av rutetilbudet 280 mill. kr. Det er allereie

bunde 200 mill. kr til drift av iverksette tiltak fra tidligere år.

I 2020 fekk Skyss utbetalt 200 mill. kr som vart inntektsført og brukt til «videreføring av tidligere iverksette tiltak». Etter at ny byvekstavtale var signert, fekk Skyss ytterlegare midlar utbetalt i tråd med rammene for ny avtale. Desse midlane vart plassert på bundne fond. Skyss sin andel til drift av kollektiv var på 80 mill. kr.

I tråd med fylkesutvalet sitt vedtak om overordna ramme for bruk av belønningmidlar (FUV-sak 188/2020), vil hovudprioriteringa av belønningmidlar til styrking av rutetilbodet bli knytt til trafikkplanar og behovet for finansiering av oppfølgjande tiltak. I tillegg til å sikre oppfølging av trafikk/mobilitetsplanar vert det lagt opp til å nytte ein mindre sum belønningmidlar i samband med årlege ruteendringar. Det er etablert dialog med alle kommunane, for at kommunane kan spele inn sine behov og å ha ei felles drøfting kring moglege tiltak. I 2020 vart det, grunna corona-situasjonen, ikkje gjennomført endringar i rutetilbodet i samband med årleg ruteendringsspross.

Investeringar på jernbane

I 2020 fortsatte arbeidet med dobbeltsporet mellom Bergen og Arna. Dobbeltsporet skal stå ferdig sammen med oppgradering av Bergen stasjon, Arna stasjon og Nygårdstangen godsterminal i 2025. Ny Ulrikstunnel ble tatt i bruk 13. desember 2020, og nå oppgraderes det gamle løpet.

Nygårdstangen skal øke godshåndteringskapasiteten med mer enn 50 %. Samtidig skal samlasterbygg rives. I tillegg til at jernbanegods håndteres på Nygårdstangen, er det i dag også mye av godset som

transporteres på vei som håndteres og omfordales på Nygårdstangen. Ved rivning av samlasterne vil denne type transport forsvinne, og biltransport inn og ut av Nygårdstangen reduseres.

Etter konkurranseutsetting av Arna lokal sammen med regiontog og fjern tog på Bergensbanen, er det nå Vy Tog som drifter strekningen. Avtalen løper fra desember 2020 til 2029, med mulighet for to års forlengelse. Vy Tog vil med ny ruteplan legge opp til stive ruter på Arna lokal og strekningen Bergen – Voss, samtidig som tilbudet skal økes, ikke minst i helgene.

Regjeringens bompengepakke

Betere kollektivtilbod

I samband med regjeringa sin bompengearvtale frå 2019 vart det sett av 55 mill. årleg til betre kollektivtilbod i bergensområdet, for perioden 2020-2029. Partane i Miljøloftet er samde om at desse midlane skal nyttast til Bybanen, men ein har enno ikkje landa på om dei skal nyttast til drift, infrastruktur, materiell eller andre tiltak. Det vert lagt opp til å fastsetja bruken av desse midlane i løpet av 2021.

Reduserte billettprisar

I januar 2021 satte Skyss ned prisen på alle periodebilletter (7-, 30- og 180-dager) for bybane og buss (inkl. Askøybåten) i tidligere Hordaland. Lavere priser er et resultat av byvekstavtalen, der regjeringa gjennom bompengeforliket har satt av penger til billigere billetter på kollektivtrafikk i de store byene. Gjennom Miljøloftet får bergensområdet 50 millioner i året i tilskudd til dette i perioden 2020-2029. Fylkestinget har vedtatt at pengene skal brukes til å gjøre periodebilletter (7-, 30- og 180 dager) for buss og bybane billigere i hele Hordaland.

Effektiv arealbruk

Arealutviklingen indikeres ved å måle gjennomsnittlig avstand fra bolig til større sentra/store kollektiv-knutepunkt. I henhold til byvekstavtalen skal indikator for areal rapporteres på hvert 2. år. Ettersom det ble rapportert på i fjor (da bare for Bergen kommune), er det foreløpig ikke utviklet rapporteringsopplegg for areal og parkering for den nye byvekstavtalen og nytt avtaleområde. Her presenteres derfor målingen for 2019 som viser utviklingen fra det gamle referanseåret 2017.

I Bergen rapporteres det på 7 sentra/knutepunkt. Knutepunktene «Utvidet sentrum» og «Fana» har flere målepunkt internt i området, henholdsvis 5 og 2 målepunkt. Det er brukt gangavstand langs gangvegnett for å beregne gjennomsnittsavstand fra alle boliger (boenheter). Alle boliger i matrikkelen er regnet med, uavhengig av bygningstype. Som byggeår er det tatt utgangspunkt i første dato i byggesaken. Referanseåret 2017 viser gjennomsnittlig avstand fra alle eksisterende boliger på det tidspunktet. Indikatorallet 2018-2019 viser gjennomsnittlig avstand for alle nye boliger som er etablert i dette tidsrommet.

- Kompakt byutvikling
- Avtaleområdets sentra/knutepunkt
- Indikator tall areal: referanseår 2017
- Indikator tall areal: nye boliger 2018-2019

Åsane

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

3,3 km

3,0 km

Indre Arna

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

4,0 km

3,6 km

Loddefjord

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

2,7 km

3,5 km

Utvidet sentrum

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

1,3 km

1,1 km

Fyllingsdalen

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

1,9 km

1,2 km

Fana

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

2,6 km

1,5 km

Ytrebygda

Gjennomsnittsavstand fra bolig til sentra/knutepunkt

2,9 km

1,2 km



Effektiv arealbruk

Miljøløftet skal tilrettelegge for og bidra til effektiv arealbruk i bergensområdet.

Gjennom areal- og parkeringsplaner og aktiv knutepunktsutvikling skal Miljøløftet sikre en kompakt og miljøvennlig byutvikling som bidrar til mindre behov for personbiltransport i bergensområdet.

Bergen kommune: Kommuneplanens arealdel 2018-2030.

Kommuneplanens arealdel KPA2018 for Bergen ble vedtatt 19.juni 2019. KPA2018 bygger på kommuneplanens samfunnsdel BERGEN2030, kommunens vedtatte arealstrategi og kommunens klima og energihandlingsplan; Grønn strategi. Kommuneplanens arealdel er en viktig forutsetning for kommunens forpliktelser inngått gjennom byvekstavtalen, Miljøløftet.

KPA2018 legger vekt på kompakt utbygging i gang og sykkelavstand til senterområder og kollektivtilbud (bybane, buss og tog). Kompakt byutvikling har fokus på felles løsninger og funksjonsmangfold. Funksjonsblanding bidrar både til å spare areal, gi samdriftsfordeler og kortere avstander. En kompakt bystruktur er enklere å betjene med kollektivtilbud og gir mindre behov for bilkjøring. Kompakt utbygging bygger videre på Bergen som en gåby. Satsing på gåby betyr riktig lokalisering av tilbud og tilrettelegger for og prioriterer gående og syklende.

Byggesonen i KPA2018 er inndelt i 4 soner; Sentrums-kjerne, Byfortettingssone, Ytre fortettingssone og Øvrig byggesone. Planen legger til grunn at hovedvekten av boligbyggingen og familieboliger skal komme i byfortettingssonen, som har gangavstand til tjenestetilbud og kollektivtransport. Byfortettingssonen utgjør sammen med sentrumskjernene, kommunens senterområder.

Ytre fortettingssone har sykkelavstand, og her kan det videreutvikles med både bolig- og næringsformål. Virksomheter med mange ansatte og mange besøkende skal lokaliseres i senterområdene. I øvrig byggesone tillates ikke vesentlig nybygging av boliger, med bakgrunn i dårlig kollektivtilbud og stor avstand til senterområder.

Parkering Bergen kommune

Parkeringsbestemmelsen i KPA2018 er tilpasset en styrket fortettingsstrategi med økt fokus på effektiv utnyttelse av gategrunn, tydelig prioriteringer mellom

transportgrupper og vekt på kvalitativt gode utearealer. Det også lagt større vekt på kvaliteten i parkeringstilbudet for sykkel.

I 2020 ble det arbeidet med skiltplaner for ytterligere utvidelse av boligsoneordningen, samt vedtatt betaling for elbiler som gjesteparkerer i sonen. Totalt inngår 6,1 km² i og rundt Bergen sentrum i boligsoneordningen. Hovedformålet med boligsoneordningen er å skape et mer attraktivt bomiljø, og å bedre parkeringsforholdene for beboerne i boligsonene.

Aktiv knutepunktsutvikling i Bergen kommune

Paradis

Områdeplan for Paradis ble vedtatt 2014. Paradis er et av de prioriterte fortettingsområdene rundt kollektivknutepunktene langs bybanen. Den pågående utbyggingen av Paradis representerer en vesentlig styrking av grunnlaget for kollektivtrafikken, god gang- og sykkeladkomst, underbygger 0-visjonen og tilrettelegger utbyggingen av Paradis for attraktive alternativer til personbiltransporten. Dette er i tråd med ambisjonene om en samordnet areal- og transportpolitikk og Miljøløftets hovedmål nullvekstmålet. Første fase i gjennomføringen av den offentlige infrastrukturen i området er strekningen Tunvegen, Jacob Kjødesveg - Statsminister Michelsensveg. Strekningen har en stipulert kostnad på kr. 180 mill. og finansieres gjennom et samarbeid mellom Miljøløftet og private aktører. I 2020 har det blitt arbeidet med å ferdigstille prosjekteringen, koordinering mot VA, gjøre nødvendige erverv, samt å arbeide med detaljreguleringen for strekningen. Tiltaket ble lyst ut årsskiftet 2020/2021. Videre har det blitt inngått utbyggingsavtaler med utbyggere i området og det har blitt arbeidet med fullfinansiering av utbyggingen av strekningen. Det er i dag byggeaktivitet i delområder, og flere pågående planprosesser innenfor enkeltområder.

Mindemyren/Wergeland

Det er viktig å få til en helhetlig og samordnet byutvikling av Mindemyren. I 2020 er det utarbeidet en overordnet infrastrukturplan for Mindemyren og Wergeland. Infrastrukturplanen gir et felles kunnskapsgrunnlag, og er et verktøy for planleggingen av teknisk og blågrønn infrastruktur i området. Planen har en tverrfaglig tilnærming og gir et oppdatert kunnskapsgrunnlag, til hjelp for både private og offentlige aktører og samordningen mellom de mange pågående prosjektene i området.

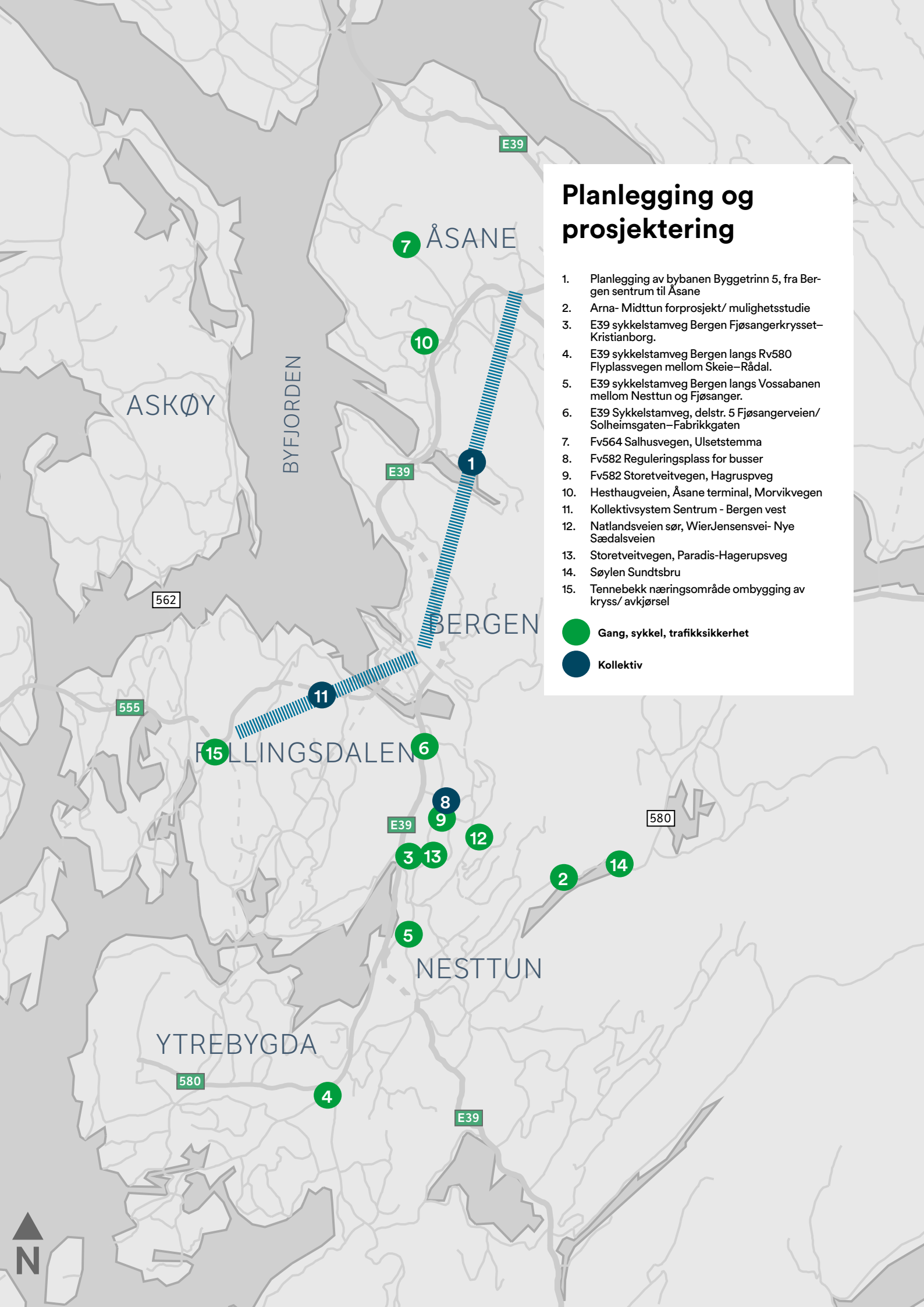
Bybaneutbyggingen på Mindemyren pågår for fullt. Tiltaket har vært sterkt medvirkende til utviklingen i området. I dag pågår det detaljreguleringsprosesser for 17 sentrumsområder i vedtatt områderegulering.

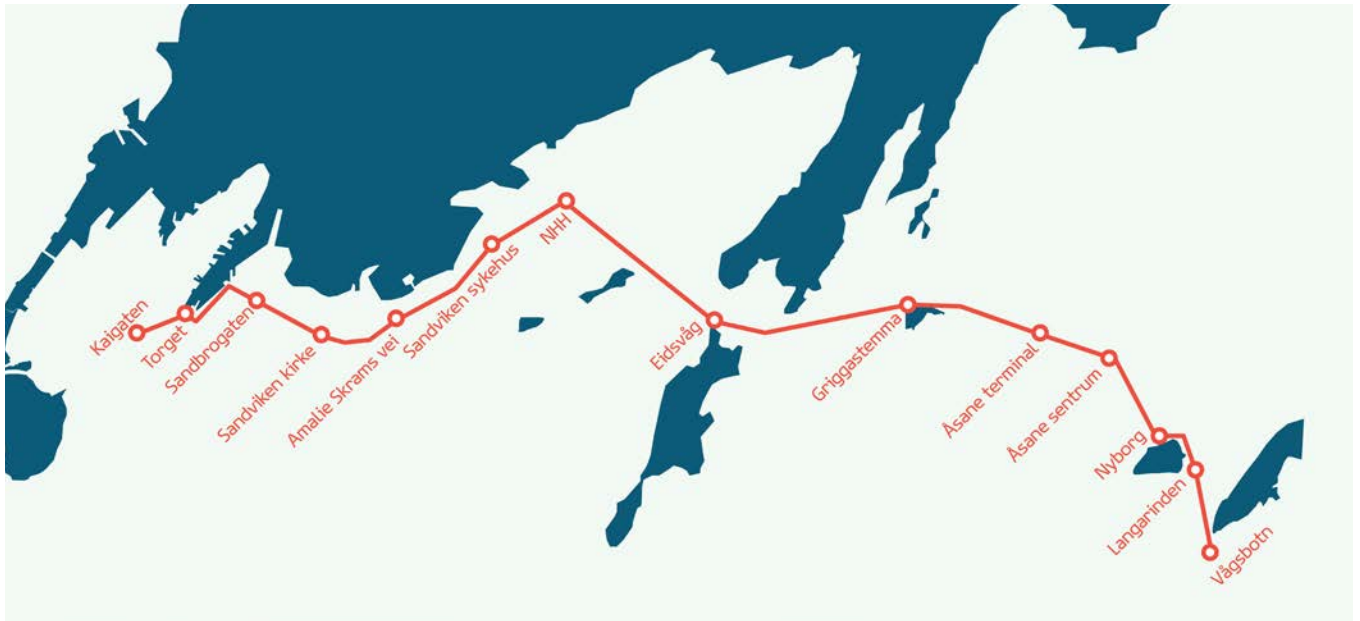
Planlegging og prosjektering

1. Planlegging av bybanen Byggetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane
2. Arna- Midttun forprosjekt/ mulighetsstudie
3. E39 sykkelstamveg Bergen Fjøsangerkrysset- Kristianborg.
4. E39 sykkelstamveg Bergen langs Rv580 Flyplassvegen mellom Skeie- Rådal.
5. E39 sykkelstamveg Bergen langs Vossabanen mellom Nesttun og Fjøsanger.
6. E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/ Solheimsgaten- Fabrikkgaten
7. Fv564 Salhusvegen, Ulsetstemma
8. Fv582 Reguleringsplass for busser
9. Fv582 Storetveitvegen, Hagrupsveg
10. Hesthaugveien, Åsane terminal, Morvikvegen
11. Kollektivsystem Sentrum - Bergen vest
12. Natlandsveien sør, WierJensensvei- Nye Sædalsveien
13. Storetveitvegen, Paradis- Hagerupsveg
14. Søylen Sundtsbru
15. Tennebekk næringsområde ombygging av kryss/ avkjørsel

 Gang, sykkel, trafiksikkerhet

 Kollektiv





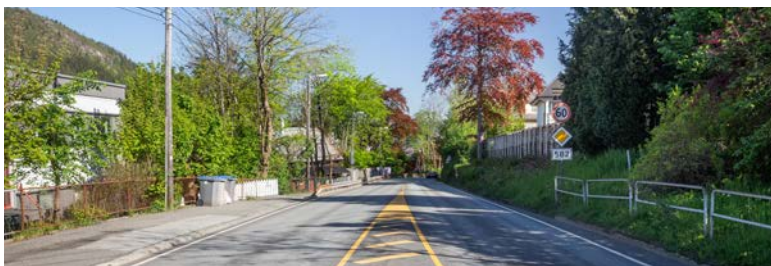
Planlegger: Bybanetrasé til Åsane. Illustrasjon: Bergen kommune



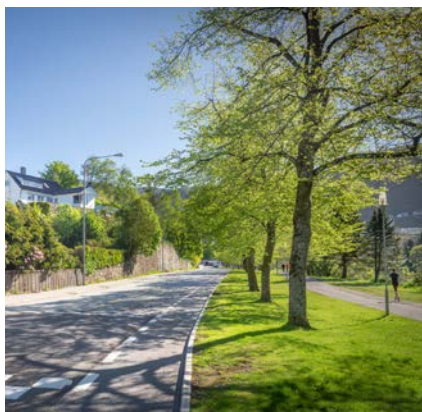
Planlegger: Sykkelveg med fortau, Salhusveien. Foto: Kristoffer Sandvik Monsen



Forprosjekt Natlandsveien. Foto: Silje Drevdal



Planlegger: Minde Allé – Storetveitveien, sykkelveg med fortau. Foto: Silje Drevdal



Planlegger: Paradis – Hagerupsvei, sykkelveg med fortau. Foto: Silje Drevdal



Prosjekt: Ombygging kryss avkjørsel Tennebekk næringsområde. Foto: Silje Drevdal

Planlegging og prosjektering

Planlegge investeringer og tiltak som bidrar til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange.

Gjennom aktivt planleggingsarbeid skal Miljøløftet sikre en bred portefølje med prosjekter og tiltak som kan bidra til økt attraktivitet for kollektiv, sykling og gange som reisemåte i bergensområdet.

I 2020 har de to største planoppgavene vært planlegging av bybane og ny hovedsykkelrute på strekningen Bergen sentrum–Vågsbotn i Åsane, og planlegging av kommunedelplan for nytt kollektivsystemet mellom Bergen sentrum til Bergen vest. Les mer om disse planprosjektet under «Bybanen» i kapittelet «Kollektiv».

Planprosjekter fylkesveg i 2020

- *Fv582 Stortveitvegen, Paradis–Hagerupsveg:* Sykkelveg med fortau. Planforslag er oversendt kommunen.
- *Fv582 Storetveitvegen, Hagerupsveg (Minde Allé–Wergeland):* Sykkelveg med fortau. Forslag til reguleringsplan er sendt kommunen januar 2021.
- *Fv564 Salhusvegen, Ulsetstemma – Slettestølvegen:* Forlenging av eksisterende tilbud bygd langs Salhusvegen frå rundkøyring ved Åsamyrane til Ulsetstemma (ved BI). Sykkelveg med fortau. Intern gjennomgang av planforslag pågår. Forslag til reguleringsplan er venta oversendt til kommunen for førstegangsbehandling vinter 2021.
- *Ombygging av kryss/avkjørsel Tennebekk næringsområde:* Ulykkesbelasta punkt for syklister. I oppstartsfasen.
- *Forprosjekt Nattlandsveien (Hagerupsvei–Birkelundstoppen):* Prosjektet har innhentet konsulent for ts-vurderinger.
- *Forprosjekt/mulighetsstudie Arna–Midtun:* Slutføring av forprosjekt sees i sammenheng med KDP Ringveg Øst.

Planprosjekter riksveg i 2020

Av riksvegprosjekt har det i 2020 vært arbeidet videre med reguleringsplaner for E39 Sykkelstamveg Skeie/Rådal – Bergen sentrum på strekningene:

- *E39 sykkelstamveg Bergen langs Rv580 Flyplassvegen mellom Skeie–Rådal.*
- *E39 sykkelstamveg Bergen langs Vossabanen mellom Nesttun og Fjøsanger.*

- *E39 sykkelstamveg Bergen Fjøsangerkrysset–Kristianborg.*
- *E39 Sykkelstamveg, delstr. 5 Fjøsangerveien/Solheimsgaten–Fabrikkveg.*

Planaktiviteter faggruppe Gange og sykkel

Miljøløftets faggruppe for gange- og sykkel har i 2020 hatt fokus på en del mindre tiltak for å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten på sentrale deler av gang- og sykkeltilbudet. De viktigste tiltakene som gruppen utredet i løpet av året er:

- *Rasmus Meyers allé - trafiksikkerhetsutfordringer sykkelveg med fortau mellom Lars Hilles gate og Rasmus Meyers allé.* Løsningen er utredet og prosjektert i 2020 og kan igangsettes når det er tilgjengelige midler og tiltaket prioriteres.
- *Fv. 585 Haukelandsveien - Fremkommelighet/kobling mellom Vognstølen og Slettebakkveien.* Det er utredet for utvidet overgangsfelt og forbedret ventearealer ved overgang over Nattlandsveien. Den endelige løsningen ved overgangsfeltet vurderes i sammenheng med større tiltak på Nattlandsveien, som nå er spilt inn til handlingsprogrammet 2021-2025.
- *Fv. 5347 Strandgaten - sykkeltilbudet Torget til Christian Michelsens gate.* Dårlig fremkommelighet for syklister forårsaker konflikter mellom myke trafikanter. Det er utredet for skilting og oppmerking ved krysset Torget/Strandkaiaen, Torgallmenningen/Strandgaten, og for sykkelfelt frem til Christian Michelsens gate. Arbeidet pågår.
- *Fv. 584 Ibsensgate, Haukelandsveien – Fjøsangerveien.* Utredet muligheter for stenging eller delvis stenging av gaten for å bedre tilretteleggingen for gående og syklende, og øke fremkommeligheten for buss, før gaten ble åpnet for ordinær trafikk i 2020. Prosjektet er avsluttet og vegeier vil avklare videre tiltak.

I tillegg til disse utredningene/forprosjektene, har gang- og sykkelgruppen arbeidet med å avklare mulige strakstiltak for å avlaste kollektivtrafikken i forbindelse med pandemien. Det er foreslått en rekke tiltak, knyttet til fremkommelighet, oppmerking mv. De fleste av tiltakene kommer til gjennomføring i løpet av 2021. Gruppen har også bidratt med faglige innspill og tatt del i drøftinger knyttet til aktuelle prosjekter og prosjekter som er fulgt opp fra de andre faggruppene.

Planaktiviteter faggruppe Trafiksikkerhet

Miljøløftet si faggruppe for trafiksikkerhet har i 2020 hatt hovudfokus på planlegging og gjennomføring av ei rekke mindre trafiksikkerhetstiltak.

I 2020 har ei av dei største planoppgåvene innanfor trafikktrygging vore planlegging av prosjektet Tennebekk næringsområde på fv. 558 Lyderhornsveien. Prosjektet med reguleringsplan ser på ei ombygging av krysset for å betre trafikktryggleiken i området, med målet om å betre innkøyringa til næringsområdet og forholde for dei mjuke trafikantane.

Det er også arbeidd med førebuing av planarbeid for samanhengande gang- og sykkeltilbod langs fv. 5208 Kjøkkelvikeveien. Planarbeidet vil starte opp i 2021.

Planaktiviteter faggruppe Kollektiv

I 2020 har de største planoppgavene innenfor kollektivtiltak vært planlegging bybanen på strekningen Bergen sentrum-Vågsbotn og planlegging av kommunedelplan for nytt kollektivsystemet mellom Bergen sentrum til Bergen vest. I tillegg er det jobbet med plan for «Sletten snuplass», lokalisert i Vilhelm Bjerknes' vei. Den har eksistert i mange år, men kapasiteten er for liten og det trengs oppgradering. Det er planlagt for universell utforming og trafiksikkerhetstiltak i og rundt snuplassen/ holdeplassene. De nye løsningene vil bli prosjektert og bygget ferdig i 2021.

Planaktiviteter faggruppe Sentrum

Sentrumsgruppen arbeider med overordnede trafikkanalyser, forberedende planlegging, og koordinering av fagområder/etater. Gruppen utarbeider forprosjekter for sykkeltraseer og gateopprustning som grunnlag for detaljplanlegging og gjennomføring. I 2020 har sentrumsgruppen gjennomført følgende planaktiviteter:

Trafikkplan sentrum: Prosjektet går ut på å finne løsninger både på kort og lang sikt som kan bidra til å nå de overordnede målene om prioritering av kollektiv, sykkel og gange, herunder rydde plass til planlagt bybanetrase over Torget og Bryggen. Arbeidet med Trafikkplan sentrum ble startet opp mot slutten av 2018. Hovedaktiviteten i 2020 har vært å vurdere ulike konsept for trafikksystemet i sentrum. Det arbeides nå med sluttrapport, med anbefalt løsning samt anbefalinger knyttet til videre behandling og detaljering av avbøtende tiltak.

Sommerstengning av Torget/Bryggen: Bergen bystyre vedtok 22.4.2020 å iverksette en prøveordning med stengning for biltrafikk over Torget og Bryggen om sommeren. Stengningen ble gjennomført i perioden 4.juli til 16. august 2020. Prøveordningen ble evaluert høsten 2020. Sentrumsgruppen har hatt ansvar for planlegging, oppfølging og evaluering av tiltaket, og dette har krevd høy arbeidsmengde i 2020.

Midlertidig sykkeltrasé for strekningen Christies gate – Sandbrogaten: Sentrumsgruppen har jobbet med prosjektet som anbefaler løsning for en midlertidig sykkeltrasé gjennom sentrum, som et midlertidig sykkeltilbud frem til strekningens skal opprustes som del av bybaneprosjektet til Åsane. Dette er en kompleks planoppgave på grunn av svært begrenset plass/areal, og det har ikke vært mulig finne en fullverdig løsning. Prosjektforslaget er på vei til politisk behandling i Bergen kommune.

Midlertidig sykkeltrasé for strekningen Sandbrogaten – Sandvikstorget: Sentrumsgruppen har utarbeidet et prosjektforslag for en sammenhengende sykkelvei på strekningen mellom Sandbrogaten og Sandvikstorget, som et midlertidig sykkeltilbud frem til strekningens skal opprustes som del av bybaneprosjektet til Åsane. Prosjektforslaget er på vei til politisk behandling i Bergen kommune.

Nygårdstangen fremkommelighet: Sentrumsgruppen har jobbet med prosjektet som omhandler feltkapasiteten på Nygårdstangen og Fjøsangerveien forbi Bygarasjen. Det foreslås å endre på skiltingen og gjennomføre mindre fysiske tiltak slik at feltkapasiteten både fra Fløyfjellstunnelen og Danmarks plass blir bedre. Dette er først og fremst for å oppnå bedre buss fremkommelighet og bedre trafikkavvikling. Prosjektet ble startet opp i 2019. Det foreligger nå et anbefalt forslag til tiltak.



Kampanje: Takk for at du sykler! Foto: Kristoffer Sandvik Monsen



Mobilitetsuken: Sykkelservice på Marineholmen. Foto: Emilie Dyrøy



Mobilitetsuken: Sykkelservice og -konstert på Osøyro. Foto: Emilie Dyrøy.



Vintersykkingskampanje: Få et gratis piggdekk. Foto: Alver kommune



Mobilitetsuken: Gøy med lastesykkel på Knarvik senter: fylkesordfører Jon Askeland og varaordfører Alver kommune Øyvind Helland Oddekalv. Foto: Emilie Dyrøy



Kampanje: Visste du at... Illustrasjon: Haltenbanken



Sykkelkampanje studiestart: Prøv en bysykkel! Illustrasjon: Haltenbanken

Sekretariat og holdnings- endrende arbeid

Synliggjøre Miljøløftet og spre kunnskap og veilede om ønsket byutvikling.

Kommunikasjon og holdningsendrende arbeid

Investeringer og tiltak som skal styrke konkurransekraften til kollektiv, sykling og gange vil ikke automatisk gi færre personbilreiser. For å intensivere effekten av slike tiltak må befolkningen også endre sin reiseatferd og sine holdninger. Derfor satser Miljøløftet også på kommunikasjon, kunnskapsspredning og holdnings-skapende arbeid. En slik satsing skal bidra til å skape økt offentlig aksept for økonomiske virkemidler og andre restriktive tiltak, samt gi en raskere og mer effektiv overgang til kollektiv, sykkel og gange. Dette arbeidet styres fra sekretariatet i samarbeid med sykkelbyen Bergen og Miljøløftets kommunikasjonsgruppe.

I 2020 har også arbeidet med kommunikasjon og holdningsendring vært preget av Covid-19, noe som gjordet at spesielt første del av året hadde litt lavere aktivitet enn normalt. I juli 2020 tegnet imidlertid Miljøløftet en inntil fireårig rammeavtale for kampanjer, events og annet eksternt arbeid. Avtalen gjør det mulig å satse mer proaktivt og helhetlig på kommunikasjon, holdningsskapende arbeid, og bidro til en innholdsrik andre halvdel av 2020.

Sykkelkampanje i forbindelse med studiestart

I lys av koronasituasjonens begrensninger på kollektivbruk ble det gjennomført en sykkelkampanje i forbindelse med studiestart i august 2020. Målet var å gjøre det lettere for bergenserne å velge sykkel som fremkomstmiddel. Kampanjen inkluderte bl.a. promotering av nye trygge sykkelskap i Marken og ved Bystasjonen, samt et prøvetilbud på bysykkel: «Kjøp et månedsabonnement for prisen det normalt koster å leie et døgn (49,-)». Miljøløftet og Bergen kommune var begge bidragsytere til bysykkel-tilbudet.

Mobilitetsuken

Europeiske mobilitetsuke ble arrangert fra 16. til 22. september med flere miljøvennlige mobilitetsaktiviteter i Bergen og omegn. Årets tema var "Utslippsfri mobilitet for alle", med slagordet "Gjør ditt valg!". Målet med

kampanjen i 2020 var å skape økt bevissthet om bruk av nullutslippsteknologi, som er et viktig virkemiddel for å nå Miljøløftets forpliktelser. Alle skal ha rett til å bevege seg på en bærekraftig måte, uavhengig av inntekt, kjønn, opprinnelse, alder og funksjonsevne.

I bergensområdet var mobilitetsuken 2020 fylt med aktiviteter hver dag. Arrangementene fant sted i hele avtaleområdet: Ved Småpudden, Torgallmenningen, Laksevågparken, Oasen senter, Åsane storsenter og Nesttun torg i Bergen, på Knarvik senter i Alver, Kleppstø kai på Askøy, Rådhusplassen på Os i Bjørnafjorden og ved Basecamp Straume i Øygarden. Ved alle stedene ble det gjennomført sykkelserviser og utdeling av små gaver, bl.a. håndspritflasker. I tillegg ble det på utvalgte steder arrangert sykkelkonserter fra en Miljøløftetprofilert lastesykkel, noen steder med artist om bord, andre steder med DJ. Alle aktivitetene i mobilitetsuken 2020 ble arrangert utendørs på en smittevernsforsvarlig måte.

Miljøløftets Instagram-konto ble innviet i forbindelse med mobilitetsuken 2020. Både her og fra Miljøløftets Facebookside ble det publisert funfacts, bilder og video-glimt som promoterte aktivitetene og sentrale budskap før, under og etter mobilitetsuken.

Vintersykkelkampanje

I november og desember gjennomførte Miljøløftet en kampanje for å fremme vintersykling. Målet var at flere skulle prøve og se hvor enkelt det kan være å bruke sykkel gjennom hele året. For å hjelpe motiverte vintersyklister på veg spanderte Miljøløftet ett vinterdekk og omlegging hvis syklisten selv betalte for dekk nummer to. Miljøløftet spanderte også omlegging for de som hadde vinterdekk fra før.

Kampanjen ble gjennomført i samarbeid med sportsbutikker flere steder i Miljøløftets avtaleområde, på Knarvik senter, Bergen Storsenter, Lagunen, Vestkanten, Amfi Os, Basecamp Straume og Øyrane Torg i Arna. Totalt ble det spandert og montert 191 vinterdekk. I tillegg fikk 24 vintersyklister omlagt vinterdekk de hadde fra før.

Statistikk digital kommunikasjon

I 2020 hadde Miljøløftets nettside 87 797 sidevisninger og en gjennomsnittlig besøkstid på 1.32 min per økt. Foruten forsiden, som var den klart mest besøkte siden (31 207 sidevisninger), var det spesielt gode besøkstall på infosiden om stenging av Torget/Bryggen (9 985), infosiden om Bybanen til Åsane (6 797), siden om Miljøløftets prosjekter (4 632) og kampanjesiden om vintersykling og gratis piggdekk (4 298).

I sosiale medier hadde Miljøloftets Facebook-side ved utgangen av 2020 1 373 følgere – en økning på 200 følgere fra året før. Den generelle aktiviteten og følgerøkningen var knyttet spesielt til mobilitetsuken og vintersykkelkampanjen. Miljøloftets Instagram-side ble lansert i forbindelse med mobilitetsuken og hadde nådd om lag 250 følgere ved utgangen av 2020. Sykkelbyen Bergens Facebook-side, med sine nærmere 10 000 følgere, er i 2020 blitt brukt aktivt som kanal for innhold og aktiviteter knyttet til sykkel spesielt.

Spørreundersøkelse om kjennskap og holdninger til Miljøloftet

I november 2020 ble spørreundersøkelsen om kjennskap og holdninger til Miljøloftet gjennomført for fjerde gang. Undersøkelsen innebar en repetisjon av de samme åtte spørsmålene som tidligere. Undersøkelsen ble gjennomført pr. telefon medio november 2020, med et representativt utvalg av Bergens befolkning over 18 år. Utvalget er vektet for best mulig å gjenspeile populasjonen med tanke på kjønn, alder og geografi. Undersøkelsen hadde 600 respondenter og har en feilmargen på mellom 2,4 og 4 %.

Undersøkelsen i 2020 viste at det fremdeles er drøyt halvparten av bergenserne som har hørt om Miljøloftet. Av disse er nærmere 3 av 4 svært eller ganske positiv til Miljøloftet. Sammenlignet med 2019-undersøkelsen viste 2020-undersøkelsen tre signifikante endringer:

- Flere er svært positive og færre er ganske negative til bompenger. Litt over halvparten er svært eller ganske positiv til bompenger.
- Flere er svært positive og færre er ganske negative til Bybanen. Nærmere 4 av 5 bergensere er svært eller ganske positiv til Bybanen.
- Flere er svært positive og færre er ganske negative til privatbilisme.

Analyse

Komparativ studie av bymiljøpakker og mobilitet

I april 2020 inngikk Miljøloftet en samarbeidsavtale med NORCE om integrering i en komparativ studiet av bymiljøpakker og mobilitet. Studien løper i om lag fire år, til og med 2023. Deler av den komparative studien var allerede igangsatt i Trondheim og på Nord-Jæren når Bergen ble med som en del av den.

Hovedsiktemålet med den komparative studien er å kunne forklare endring og stabilitet i befolkningens reisevaner i de tre byområdene i denne perioden. I hvilken grad spiller de ulike faktorene inn? Er det bompengene som får folk til å endre reisevaner, er det parkeringspolitikken, eller er det bedre kvalitet på kollektivtilbudet og gang-/sykkeltilbudet? Eller er det

også forhold utenom bymiljøpakken og Miljøpakken som influerer på befolkningens reisevaner? Og hvilke forhold forårsaker at folk ikke endrer reisevaner? Studien vil analysere hvilke virkninger økonomiske, juridiske, fysiske, kvalitative og informative tiltak hver for seg og sammen har på reisevanene for hele befolkningen og til utvalgte grupper av befolkningen i de to byområdene. Den vil også sammenligne tiltaksutforming, utvikling av reisevaner og mulige årsaksforklaringer for endring og stabilitet i reisevaner mellom de tre byområdene.

Et annet siktemål med den komparative studien er å bidra til kunnskap om organisering av og innhold i Miljøloftet, Miljøpakken og Bymiljøpakken. Hva karakteriserer dem som politiske virkemidler? Hva er forskjeller og likheter mellom de tre byområdene? Er det slik at ulik organisering (styringsgruppe, referansegruppe osv.) kan forklare forskjellene mellom Miljøloftet i Bergen, Miljøpakken i Trondheim og Bymiljøpakken på Nord-Jæren, eller er det kontekstuelle forhold i byområdene (sosioøkonomiske forhold, kommune- og bystruktur og infrastruktur) som forklarer dette?

Et siste siktemål med studien er å bidra med kunnskap og analyser av effekten av de tiltakene som er eller planlegges iverksatt, for derigjennom å bidra til at de riktige tiltakene iverksettes og at de (alene eller sammen med andre tiltak) utformes slik at de kan gi ønsket effekt. Dette vil kunne bidra til større grad av oppfyllelse av målsettingene; at nullvekstmålet nås og at klimautslipp fra transportaktivitet i byområdene reduseres uten at det går ut over framkommeligheten.

Restriktive tiltak

Bomstasjon (nye)
 -6,9%
 2019 apr-des: 32,9 mill.
 2020 apr-des: 30,7 mill.

Bomstasjon (gamle)
 -8,5%
 2018: 47,7 mill.
 2020: 43,7 mill.

Nye bomstasjoner
 Indikator % nye bomstasjoner er kalkulert ut fra totale antall passeringer april-des 2020, mot totale antall passeringer oppstartsåret 2019 april-des.

Gamle bomstasjoner
 Indikator % gamle bomstasjoner er kalkulert ut fra totale antall passeringer 2020, mot totale antall passeringer referanseåret 2018.

Damsgårdsveien
 +49,1%
 Passeringer 2020: 215 318

Michael-Krohnsgate
 -19,4%
 Passeringer 2020: 1 255 776

Gravdal
 -6,3%
 Passeringer 2020: 6 994 302

Gyldenpris
 -42,0%
 Passeringer 2020: 742 413

Lyderhornsvegen
 -2,4%
 Passeringer 2020: 2 392 173

Sotravegen
 -5,2%
 Passeringer 2020: 7 326 429

Straume
 +7,6%
 Passeringer 2020: 743 543

Dolviken
 -10,6%
 Passeringer 2020: 3 872 607

Steinsvikvegen
 +0,7%
 Passeringer 2020: 1 028 394

Flyplassvegen
 -17,3%
 Passeringer 2020: 3 523 090

Skagevegen
 -16,9%
 Passeringer 2020: 279 948

Tellevikvegen
 -5,9%
 Passeringer 2020: 246 877

Åsanevegen
 -1,8%
 Passeringer 2020: 5 663 223

Åsanemyrane
 +5,7%
 Passeringer 2020: 935 298

Arnavegen
 +1,7%
 Passeringer 2020: 2 974 950

Sandviken
 -6,5%
 Passeringer 2020: 9 396 183

Strandkaaien
 -16,2%
 Passeringer 2020: 2 032 850

Småstrandgaten
 -19,5%
 Passeringer 2020: 2 709 993

Florida
 -9,1%
 Passeringer 2020: 961 338

Kalfaret
 -10,2%
 Passeringer 2020: 932 629

Nyebroen
 -8,4%
 Passeringer 2020: 7 689 954

Fyllingen
 +0,8%
 Passeringer 2020: 2 073 558

Fjøsanger
 -10,7%
 Passeringer 2020: 6 072 577

Natlandsvegen
 -5,7%
 Passeringer 2020: 1 599 508

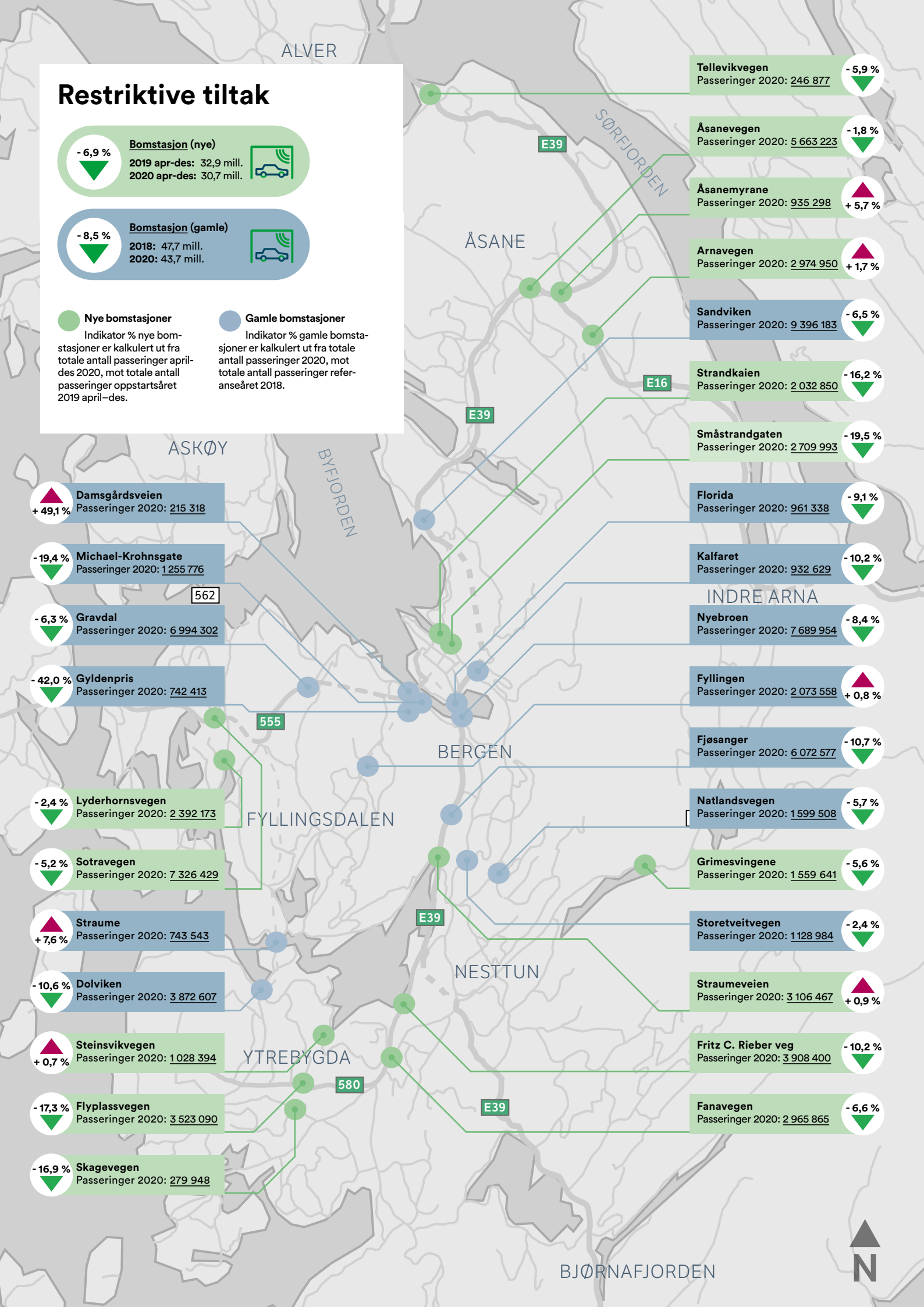
Grimesvingene
 -5,6%
 Passeringer 2020: 1 559 641

Storetveitvegen
 -2,4%
 Passeringer 2020: 1 128 984

Straumeveien
 +0,9%
 Passeringer 2020: 3 106 467

Fritz C. Rieber veg
 -10,2%
 Passeringer 2020: 3 908 400

Fanavegen
 -6,6%
 Passeringer 2020: 2 965 865



Restriktive tiltak

Miljøløftet skal gjøre det mindre attraktivt å velge bil til personreiser (i tettbebygde strøk).

Bomstasjoner

Stortinget vedtok i desember 2017 ny bompengepakke for Bergen. Bompengepakken innebar en utvidelse av bomsystemet med 15 nye bomstasjoner, samt innføring av miljødifferensierte takster. De nye bomstasjonene åpnet 6. april 2019, og miljødifferensierte takster ble innført i 2018. Bomstasjonene er et viktig tiltak for å dempe trafikkveksten og bidra til ønsket byutvikling i Bergen.

Passeringer i bomstasjonene i 2020

Antall passeringer i bomstasjonene ble påvirket av covid-19-situasjonen. Fra 12. mars falt antall daglige passeringer, men de steg igjen utover året. Det kan tyde på at oppfordringen til å unngå kollektivtransport gjorde at flere valgte å kjøre bil. Totalt antall bompasseringer steg i 2020 sammenlignet med 2019. Men årene er ikke direkte sammenlignbare ettersom de nye bomstasjonene åpnet 6. april 2019. Antall passeringer i de gamle bomstasjonene falt med 8,5 % fra 2018 til 2020.

Evaluering av nye bomstasjoner

Miljøløftets styringsgruppe bestilte evaluering av de nye bomstasjonene i Bergen etter at bystyret i Bergen ba om dette i september 2018. Evalueringen ble publisert ved årsskiftet 2020/2021. Den har sett på i hvilken grad de nye bomstasjonene har bidratt til reduksjon i personbiltrafikken i Bergen og til inntjening i Miljøløftet, samt hvorvidt de nye bomstasjonene har medført utilsiktede lokale konsekvenser.

Trafikktellinger viser at trafikken lokalt omkring de nye bomstasjonene er redusert med om lag 6 % etter at de nye bomstasjonene kom i drift. Byindeksen, som bygger på trafikktellinger over hele byen, tyder på at også samlet biltrafikk i Bergen er redusert. I rapporten anslås det at de nye bomstasjonene har bidratt til at biltrafikken i Bergen i 2019 var i størrelsesorden 3 % lavere enn det den ville vært uten de nye bomstasjonene, men anslaget er usikkert.

Rapporten viser videre at bompenginntektene har økt med nesten 50 % som følge av de nye bomstasjonene og generert et inntektsnivå som forventet i bompengeproposisjonen for Bypakke Bergen (Prop 11S). Den viser også at det er en økning i gjennomsnittlig bompengebetaling per innbygger i alle bydeler i Bergen. Økningen er størst i de ytre delene av byen hvor bompenge-

betalingen var lavere før de nye bomstasjonene kom på plass.

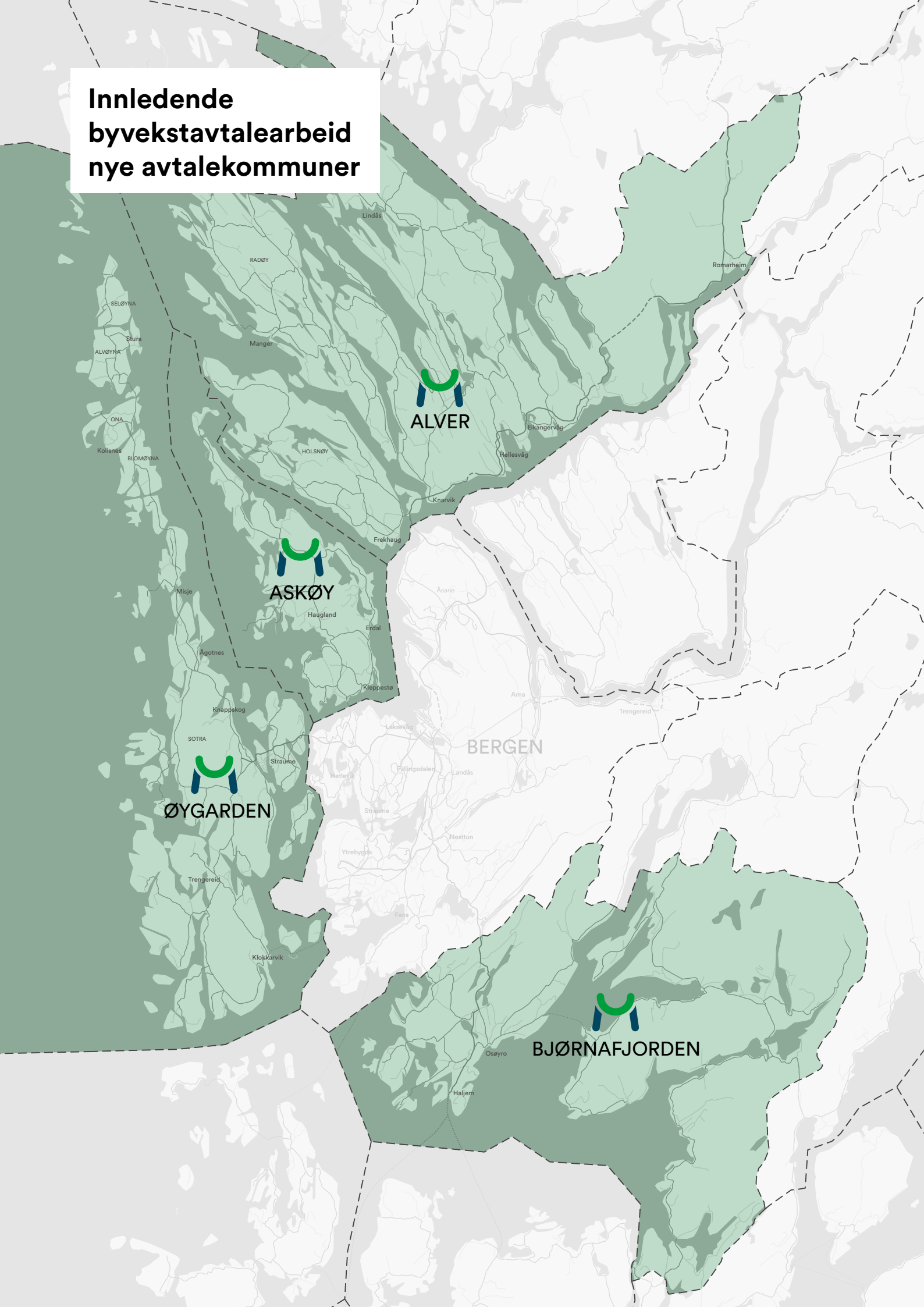
Rapporten så også på utilsiktede lokale konsekvenser. Generelt gir den ikke grunnlag for å si at bomstasjonene har ført til redusert deltakelse i fritidsaktiviteter, eller at de splitter opp lokalmiljø eller reduserer aktivitetsnivået i lokalmiljøene. Et unntak er Tellevikvegen mellom Hordvik og Salhus, som til dels har et felles lokalmiljø, bl.a. gjennom felles musikkorps, menighet og ungdomsskole.

Bompenger for nullutslippskjøretøy

I tråd med Stortingets føringer i Prop. 11 S (2017-2018) og lokalpolitiske vedtak, begynte også batterielektriske kjøretøy å betale bompenger i Bergen f.o.m. 6. april 2019, da andelen nullutslippskjøretøy bikket 20 % i november 2018. I tråd med miljødifferensiering betaler nullutslippskjøretøy en betydelig lavere takst sammenlignet med de mer forurensende kjøretøyene.

I 2020 vedtok bystyret og fylkestinget at regjeringens bompengeaftale til reduserte bompenger skal brukes til halverte elbiltakster. Implementeringen av reduserte takster er satt til 1. januar 2021. Målet er at takstene i bypakke Bergen skal bidra til mer bruk av nullutslippskjøretøy, samtidig som nullvekstmålet ivaretas. I 2020 var andel nullutslippspasseringer 24,8 % mot 23,9 % i 2019.

Innledende byvekstavtalearbeid nye avtalekommuner



Innledende byvekstavtalearbeid nye avtalekommuner

Alver kommune

Byvekstavtalen vart godkjent i kommunestyret 20.02.20 og signert med Staten den 24.09.20.

Internt i Alver kommune vart det i 2020 utarbeidd og innført ei intern politisk-administrativ organisering for å følgje opp prosessane på dei ulike områda i byvekstavtalen/Miljøløftet. Det har vore arbeidd med å få fram aktuelle anleggsprosjekt og framlegg til prosessar og tiltak innan Miljøløftet.

For administrasjonen har det vore mykje å sette seg inn som nytt medlem i ein stor og veletablert organisasjon i Bergen. I tillegg har det vore mykje informasjonsutveksling mellom administrasjon og politikarane i kommunen. Denne tette og kontinuerleg koplinga mellom administrasjon og politikk, og direkte politisk styring, har vore krevjande med omsyn til framdrift i prosessar med knappe tidsfristar.

Handlingsprogram og anna innleiande byvekstavtalearbeid

Alver kommune spelte fleire prosjekt inn i handlingsplanen for 2021-2024, men ingen nye kommunale eller fylkeskommunaleprosjekt fekk innvilga økonomiske midlar ved Staten si handsaming av handlingsprogrammet hausten 2020.

Alver kommune har i (oktober) 2020 fått innspel frå innbyggjarane til kvar sykkelvegane i sykkelnettet bør gå.

Arealplanlegging i Alver

Byvekstavtalen krev at Alver kommune skal legge nullvekstmålet i avtalen til grunn i sin arealplanlegging:

- Lokalisering av nye bustader, handel, service og annan besøks- og arbeidsintensiv verksemdskal i hovudsak skje i regionale vekstsoner.
- Utanfor dei regionale vekstsonene skal det kunna bli lagt til rette for utbygging for å oppretthalda gode og levande lokalsamfunn.
- Det skal vera høg arealutnytting i sentrumsnære område og høg kvalitet i all by- og tettstadsutvikling.

Både kommunedelplaner og sjølv kommunepanen har vore i planprosess i 2020 og samfunnsdelen av kommunepanen er forutsett godkjent i løpet av 2021. Det same gjeld KDP E39 gjennom store deler av kommunen. Rullering av arealdelen av kommunepanen vart starta opp 2021.

Askøy kommune

Askøy kommune signerte 24. september 2020 byvekstavtale for perioden 2019-2029, og ble fra da av inkludert i Miljøløftet. Kommunen har deltatt med ordfører og rådmann i Miljøløftets styringsgruppe (SG) og administrative representanter i administrativ koordineringsgruppe (AKG) og arbeidsutvalget (AU).

For Askøy har 2020 vært et lærerikt år, og en har brukt tid til å sette seg inn i hvordan samarbeidet i Miljøløftet er organisert og hva som ligger i de ulike møteforaenes mandat og rollefordeling. Dette gjelder for både Miljøløftet og internt i Askøy kommune.

Handlingsprogram og annet innledende byvekstavtalearbeid

Askøy meldte inn følgende to prosjekter til handlingsprogram 2021-2024:

- **Kvernhusdalen:** Prosjektet tar sikte på å etablere en gang- og sykkelveg langs kommunal veg. Tiltaket er en del av sammenhengende gang- og sykkelvegnett fra Kleppstø til Ravnanger og har tilknytning også til gangveg over Stongafjellet. Tiltaket støtter opp under hovedmålet ved å bidra til reduksjon i CO2 fra personbiltrafikk, samt bedrer tilbudet for gående og syklende.
- **Myrane:** Prosjektet skal etablere ny trafiksikker infrastruktur i skole- og helseklyngen i Myraneområdet. Det skal etableres ny infrastruktur med blant annet gang- og sykkelveg, fortau og ny kollektivterminal. Tiltaket vil bidra til redusert CO2 utslipp fra personbiltrafikk, ved at en bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivreisende, samtidig som en begrenser parkeringsmulighetene i området.

Arealplanlegging i Askøy

Askøy kommune har gjennom avtalen blant annet forpliktet seg til å vedta ny kommunepanens arealdel innen 2024. Det pågår arbeid med å utarbeide planforslag som tar utgangspunkt i senterstrukturen som er vedtatt av Formannskapet i sak-102/18, 24.04.2018. Forventet 1. gangs behandling av planforslaget er satt til mai 2022.

Bjørnafjorden kommune

Kommunen er representert ved ordførar, Trine Nyborg, og kommunalsjef, Torgeir Sæter i styringsgruppa, medan plansjef Jannicke S. Onarheim representerar kommunen i AKG. Klima- og miljøvernleiar, Arne-Richard Stadaas, representerer kommunen i AU, i faggruppa for «Sykkel og gange» og i prosjektgruppa for ny regional strategi for innfartsparkering. Det er etablert faste møtepunkt mellom desse fire personane i forkant av styringsgruppemøta i Miljøløftet. Kommunen har satt ned ei arbeidsgruppe for å samordne etatsvis oppfølging av Miljøløftet.

Handlingsprogram og anna innleiande byvekst-avtalearbeid

Bjørnafjorden melde ikkje inn prosjekt til handlingsprogram 2021-2024 men har arbeida aktivt med fleire av Miljøløftets tiltaksområder med tanke på kommande handlingsprogram:

- Kollektiv: Det er halde arbeidsmøte med Skyss kring rutejustering for å betre rutetilbodet i kommunen (spes. Fusa-sida og Øyane/Strøno). Fokus på fleire avgangar til og frå ferje på kveldstid og i helg, fleire avgangar frå perifere område, sikre saumlaus korrespondanse, seinare avgangar for ferjesambandet Hatvik-Venjanaset (fre. - søn.).
- Kollektiv: Det er etablert ei arbeidsgruppe med representantar frå kommunen og Skyss for å utarbeide skisse til pilotprosjekt («Ringbuss»/«Hent Meg»).
- G/S: Bjørnafjorden vest (tidlegare Os kommune) starta i 2019 opp arbeidet med å utforme ein ny sykkelstrategi. Denne vart overlevert kommunen medio 2020 og peiker på at dei mange tilrådingane frå Byregionsprogrammet si sykkelsatsing bør følgjast opp i ein ny tema-områdeplan for sykkel i den nye kommunen.
- G/S: Kommunen har kjøpt inn 18 el-syklar for å redusere bruken av tenestebil.
- G/S: Alle offentlege VA-entrepriser langs kommunale vegar får rutinemessig vurdert sitt potensiale som GS-anlegg.
- Parkering: Kommunen er i dialog med leverandør av sykkelparkeringsanlegg på etablerte P-anlegg (Osøyro, Idrettsvegen og Kuven stasjon).
- Parkering: Det er etablert lynladestasjonar (Tesla) og hurtigladdestasjonar (BKK) på Kuven Stasjon.

Arealplanlegging i Bjørnafjorden

Bjørnafjorden kommune har som ambisjon å ferdigstille arealplanen for tidlegare Os kommune inneverande år. Bjørnafjorden kommune har definert sin senterstruktur, med regions-, lokal- og nærsenter i samsvar med nasjonale retningslinjer om ei samordna areal- og

transportplanlegging. Det er samstundes ein klar ambisjon om at det framleis skal vere busetnad, næringsverksemd og utvikling i områda mellom desse sentra (bygder og vekstområde), men då som begrensa, spreidd utbygging. Dette arbeidet vil halde fram i pågåande arbeid med samfunnsdel og i påfølgjande ny arealplan for heile Bjørnafjorden kommune.

Kommunesenteret, Osøyro, har starta på ein lengre prosess med å transformerast til eit velfungerande og attraktivt regionsenter. Kommunedelplanen for Osøyro nærmar seg slutføring og saman med kunnskapsgrunnlaget tilgjengeleg gjennom Miljøløftet skal denne transformasjonen skje med sikte på berekraftig stadsutvikling og understøtte nullvekstmålet i byvekst-avtalen.

Den innovasjons- og berekraftsdrivne næringsparken, Lyseparken, vil vere ein sterk drivar for ei rekkje prosessar knytt til vekst og utvikling av nærsenteret, Lysefjorden. Mange prosessar og tiltak som er planlagt i parken vil vere naturlege samarbeidsprosjekt innanfor byvekstavtalen sine rammer. Ny kollektiv stamlinje til Bergen vil passere næringsparken.

Det er over fleire år jobba med å planleggje for auka bruk av sykkel i kommunen. Dette er eit arbeid som med den nye sykkelstrategien skal takast over i ein utbyggings- og tilretteleggingsfase. Bjørnafjorden kommune har allereie fått innvilga støtte frå Miljøløftet til ei rekkje sykkelrelaterte tiltak som skal starte opp i 2021.

Bjørnafjorden kommune fungerer som regionsenter for kollektivreisande mellom Sunnhordland og Bergensregionen. I tråd med nullvekstmålet er det eit ønskje frå Samarbeidsrådet i Sunnhordland å auke frekvensen av hurtigbåtar inn mot Osøyro. Bjørnafjorden legg til rette for å møte dette ønsket gjennom arealplanlegginga og slik bidra til at fleire reisande kan reise kollektivt, då med ekspressbussar til Lagunen, som skal korrespondere med hurtigbåtane. Ny kollektivterminal, nytt kaianlegg med landstraum, og nye oppstillings- og reguleringsplassar for buss vert no innarbeid i områdeplanen for Osøyro.

Øygarden kommune

Øygarden kommune ved ordførar Tom Georg Indrevik signerte byvekstavtalen 24. september 2020. I samband med signeringa sa ordføraren at gjennom signeringa har vi no fått offisielt stadfesta avtalen. Byvekstavtalen har skapt ein arena for godt samarbeid i regionen for felles utfordringar. Ved å inngå denne avtalen sa ein ja til å satsa på prosjekt og tiltak som bidreg til å nå

nullvekstmålet og samstundes gjev innbyggjarar og næringsliv eit miljøvennleg, effektivt og trygt transportsystem.

Det er oppretta eit eige administrativt arbeidsutval (AU) med deltakarar frå plan, eigedom, samferdsle og økonomi som jobbar vidare med tiltak i HP, identifiserer og kvalitetssikrar prosjekt og planlegging/prioritering inn mot neste rullering våren 2021. Først når ny organisering i Miljøløftet er klar, kan kommunen etablera dei endelege lokale faggruppene. I dag jobbar administrasjonen tverrfagleg gjennom det lokale AU.

Handlingsprogram og anna innleiande byvekst-avtalearbeid

Kommunestyret bad om at følgjande tematiske område vert prioriterte inn mot handlingsprogram for byvekstavtalen 2022 - 2025 som kjem til behandling våren 2021:

1. Prosjekt i regionsenteret vert prioritert. Det må synleggjerast høg måloppnåing og prosjekta må sjåast i nær samheng med utfordringar knytt til trafikkavvikling i anleggsfasen til Sotrasambandet.
2. Satsing på kollektiv skal prioriterast. Dette gjeld prosjekt som er med på å auka kollektivdelen og såleis er med på å avlasta vegsystem i anleggsfasen til Sotrasambandet. Prosjekta må ha høg måloppnåing og krev tett samhandling med fylkeskommunen, Skyss og prosjektorganisasjonen til Sotrasambandet.
3. Satsing på å auka sykkeltransport internt og på innfartsårene inn til Straume gjennom eit pilotprosjekt for «bysykel»

Sykelbygruppa har vore involvert i følgjande tiltak:

- Siste byggetrinn for Foldnesvegen med fortau er planlagt ferdigstilt våren 2021. Dette styrker tilhøva for mjuke trafikantar som skal bevega seg mellom nordre del av Litlesotra og sentrum. Skuleklassane har vore aktive i planleggingsfasen, og i eit haldningsskapande perspektiv er det ønskeleg at elevane skal vera sentrale ved opninga av siste byggetrinn.

- Utsmykking av sykkelparkering ved Straume terminal er gjennomført av Basecamp Repro.
- Sykkelteljing på hovudsykkeltrasear.
- Parsell av Arefjordsvegen. Med bakgrunn i sykkelbyavtalen vart det i 2019 innvilga midlar til sykkeltiltak retta mot sentrumsgatene Arefjordsvegen og Sartorvegen. Midlane inngår i tiltaket og vert utført som eit delprosjekt av Sotrasambandet. Arefjordsvegen vert opparbeidd med sykkelfelt, breie fortau og vil slik vera eit viktig bidrag for å forbetra dei trafikale tilhøva i sentrum.

Arbeid med innfartsparkering

- For Øygarden kommune har det vore spelt inn at nye/utviding av innfartsparkering (IP) i kommunen må sjåast i samheng med arbeidet som no går føre seg med samfunnsdelen til kommuneplanen.
- Øygarden kommune har ikkje kunna slutta seg til avgrensinga som det vart lagt opp til frå administrativt koordineringsgruppe (AKG) med at ein berre skulle sjå IP inn mot arbeidsreiser. Vi har spelt inn at IP må ta opp i seg alle typar behov for IP som ein del av nullvisjonen. Dette har dei andre omegnskommunane i Miljøløftet slutta seg til.

Arealplanlegging i Øygarden

Straume sentrum er i transformasjon, noko som er sterkt synleg gjennom ulike byggeprosjekt som er s tarta opp i 2020, i form av leilegheitsbygg, næringsbygg og opprusting av del av sentrumsgate. Midlar frå Miljøløftet er planlagt som offentlege bidrag inn i utbyggingsavtale for å løysa rekkefølgjekrava. Rekkefølgjekrava er sentrale sentrumsgrep for å auka mobiliteten for gåande og syklande i sentrum.

Det går føre seg overordna planarbeid med justeringar av kommunedelplanen for Straume, og det er venta oppstart av eit større reguleringsarbeid for Stovevatnet med omkringliggende areal. Vidare arealutvikling i sentrum er i stor grad avhengig av framdrift og samordning med Sotrasambandet.



Signering ny byvekstavtale for bergensområdet 24. september. Foto: Thor Brødreskift

Del

03

Økonomi





Økonomi i Miljøløftet

De økonomiske forutsetningene for Miljøløftet bygger på byvekstavtale mellom kommunene Bergen, Alver, Askøy, Bjørnafjorden og Øygarden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029 og Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland, Prop. 11 S (2017- 2018).

Oversikt

Tiltakene som finansieres gjennom Miljøløftet skal bidra til å nå nullvekstmålet for bergensområdet.

Miljøløftets handlingsprogram 2020-2023 år 2020 er utgangspunktet for finansieringen i 2020. Handlingsprogrammet vedtas med forbehold om finansiering i statsbudsjett og fylkesbudsjett, og med en forventet bompengainntekt. Tabellene på de neste sidene viser forbruk i 2020 sett opp mot handlingsprogrammet, og tilgjengelig finansiering i 2020. Den tilgjengelige finansieringen er summen av bevilgninger i 2020 og eventuelt overførte midler fra tidligere år. Eventuelle avvik kommenteres overordnet.

Miljøløftet finansieres av følgende ulike finansieringskilder:

Statlige midler

Post 30: Programområdetiltak på riksveg

Programområdetiltak på riksveg: Om lag 4,5 mrd., et årlig gjennomsnitt på 408 mill. (2020-kr.) i avtaleperioden skal avsettes til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, syklende og gående. Midlene kan også brukes på kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak, avgrenset til investeringer. Midlene indeksreguleres.

Post 63: Særskilt tilskudd til store kollektivprosjekt

Staten dekker 50 % av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen, slik prosjektet er avgrenset i avtalen. Statens 50 %-andel av kostnadene for Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen, er basert på KS2 og endelig finansieringsplan. Statens halvdel utgjør inntil 3329 mill. 2018-kroner. Midlene indeksreguleres.

Post 66: Belønningsordningen byvekstavtaler

Belønningsmidlene skal bidra til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområder, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke tallet på kollektivreiser. Midlene fra belønningsordningen blir fordelt med på 314 mill. 2020-kr. årlig hvorav 280 mill. av disse går til Skyss og resten fordeles på deltakerkommunene. Tilskuddet indeksreguleres. Ubrukt tilskudd settes på fond hos fylket til senere års bruk.

Post 66: Regjeringens bompengavtale

Fra 2020 utbetales tilskudd til reduserte billettpriser (50 mill. 2020-kr.), tilskudd til reduserte bompenger (55 mill. 2020-kr.) og tilskudd til bedre kollektivtilbud (55 mill. 2020-kr.). Tilskuddet indeksreguleres. Ubrukt tilskudd settes på fond hos fylket til senere års bruk.

Jernbanetiltak i Miljøløftets avtaleområde fullfinansieres av staten, investeringer på jernbane inngår ikke i Miljøløftets økonomiske oversikt.

Fylkeskommunalt bidrag

Byvekstavtalen fastsetter et årlig bidrag fra Vestland fylkeskommune på 270 mill. 2020-kr. Midlene indeksreguleres.

Bompenger (Bypakke Bergen)

Bompengainntektene i Miljøløftet er forankret i Prop. 11 S (2017-2018). Inntekter fra bompengepasseringer fremgår av Ferdes årsrapport og var 1 022 mill. i 2020. Netto bompengainntekter var 873 mill. Gjelden i bypakke Bergen var ved utgangen av 2020 5,3 mrd. kr.

Byvekstavtalen 2020

Oversiktstabell

Finansieringskilde (tall i 1000-kr.)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020
Fylkeskommunale midler	278 885	278 885	-	278 885	259 458
Post 30 Statlige programområdemidler	389 618	416 200	185 191	601 391	472 655
Post 63 Tilskudd til store kollektivprosjekt	979 000	980 000	-	980 000	550 000
Post 66 Statlige belønningsmidler: drift kollektiv	200 000	280 000	70 000	350 000	200 000
Post 66 Statlige belønningsmidler: regjeringens bompenggeavtale	-	163 000	-	163 000	-
Post 66 Statlige belønningsmidler: til kommunene	-	34 000	34 000	68 000	-
Tilskudd	42 209	-	42 209	42 209	9 000
Totalsum	1 889 712	2 152 085	331 400	2 483 485	1 491 113

Oversikt regnskap pr. tiltaksområde

Tiltaksområde (tall i 1000-kr.)	Fylkeskommunale	Post 30	Post 66 (50/50)	Post 66: Drift kollektiv	Tilskudd	Totalsum
Kollektiv	74 806	93 406	550 000	200 000	-	918 212
Bindinger fra Bergensprogrammet	-2 922	-	-	-	-	-2 922
Bygging av nye bomsnitt	1 238	-	-	-	-	1 238
Gange, sykkel og trafikksikkerhet	122 091	379 249	-	-	9 000	510 340
Planlegging og prosjektering	36 956	-	-	-	-	36 956
Sekretariat og holdningsendrede tiltak	8 441	-	-	-	-	8 441
Sentrum og knutepunktsutvikling	18 848	-	-	-	-	18 848
Totalsum	259 458	472 655	550 000	200 000	9 000	1 491 113

Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler

Miljøøftet-prosjektnavn (fra HP20-23) (i 1000-kr.)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020	Avvik (til disp-regnskap)	Kommentar
Allestadvegen - Skarphaugen sykkel	-	-	-	-	2	-2	
Bysykelordningen	4 096	4 096	-	4 096	4 096	-	
Fremkommelighetstiltak sykkel (enkle tiltak, farge sykkelfelt, merking mm.)	3 000	3 000	-	3 000	10	2 990	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet
Fv. 270 Haugevg., Nordnesbakken - Margretastredet/Klosteret	3 017	3 017	-	3 017	18 165	-15 148	Prosjektet har økt totalkostnad sammenlignet med HP20-23. Økningen er innarbeidet i HP21-24. Merforbruk skyldes dels økt totalkostnad, og dels at prosjektet har fremskyndet fremdrift.
Gang og sykkel fylkesveg langs Bybanen B4	71 178	71 178	-	71 178	71 178	-	

Tabellen fortsetter neste side





Fortsettelse: Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler

Miljøøftet-prosjektnavn (fra HP20-23) (i 1000-kr.)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020	Avvik (til disp-regnskap)	Kommentar
Gangveier til kollektivtraseer	5 000	5 000	-	5 000	5 212	-212	Merforbruk grunnet noe høyere aktivitet enn budsjettert
Infrastruktur Paradis	5 000	5 000	-	5 000	7 062	-2 062	
Kong Oscarsgate	-	-	-	-	663	-663	Sluttoppgjør prosjekt fra tidligere handlingsprogram
Støy	1 000	1 000	-	1 000	-	1 000	Tiltaket ikke gjennomført i 2020 grunnet manglende kapasitet
Sykkelbyavtalen	2 000	2 000	-	2 000	2 000	-	
Trafikksikkerhet og hjertesone*	31 744	31 744	-	31 744	13 703	18 041	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn forventet
Gange, sykkel og trafikksikkerhet Totalt	126 035	126 035	-	126 035	122 091	3 944	
Endepunkt Trolley	8 000	8 000	-	8 000	15 244	-7 244	Prosjektet har økt totalkostnad sammenlignet med HP20-23. Økningen er innarbeidet i HP21-24. Merforbruk skyldes dels økt totalkostnad, og dels periodisering av budsjettet.
Fyllingsveien, fortau og fremkommelighet kollektiv	23 040	23 040	-	23 040	3 950	19 090	Mindreforbruk grunnet forsinket fremdrift
Haukeland sør, kollektivfelt	-	-	-	-	668	-668	Sluttoppgjør prosjekt fra tidligere handlingsprogram
Innfartsparkering	-	-	-	-	1 276	-1 276	Sluttoppgjør prosjekt fra tidligere handlingsprogram
Kollektivsnuplass, Øvre Kråkenes	-	-	-	-	1 892	-1 892	Sluttoppgjør prosjekt fra tidligere handlingsprogram
Mindre kollektivtiltak, enklare tiltak	3 000	3 000	-	3 000	77	2 923	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn budsjettert
Olav Kyrrsgate, drift av kollektiv	10 240	10 240	-	10 240	12 100	-1 860	Merforbruk grunnet forsinket fremdrift for det statlige prosjektet Olav kyrres gt.
Oppgradering av signalanlegg og ASP	2 000	2 000	-	2 000	1 908	92	
Oppgradering holdeplasser	9 000	9 000	-	9 000	3 799	5 201	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn budsjettert
Shuttle-buss midlertidig stenging bybanetrase Nygård- Byparken 2020	-	-	-	-	1 940	-1 940	Prosjektet var ikke del av HP20-23, men ble prioritert i løpet av 2020 ettersom det oppstod et ekstra behov, og det var tilgjengelige midler på den fylkeskommunale andelen i Miljøøftet.
Trolleybuslinje til Lakesvåg	17 826	17 826	-	17 826	17 828	-2	
Vadmyra endehaldeplass	-	-	-	-	1 123	-1 123	Tiltaket er del av HP21-24, men startet opp tidligere enn først anntatt.
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, bybanen og trolleybuss	13 000	13 000	-	13 000	13 000	-	
Kollektiv Totalt	86 106	86 106	-	86 106	74 806	11 300	
Planlegging av bybanen Bygetrinn 5, fra Bergen sentrum til Åsane	-	-	-	-	16 267	-16 267	Prosjektet er finansiert av bompenger, avviket er periodiseringsavvik som følge av tidspunkt for rekvirering av bompenger. Avviket jevnes ut over prosjektets levetid.

Tabellen fortsetter neste side



Fortsettelse: Prosjekter finansiert med fylkeskommunale midler

Miljøøftet-prosjektnavn (fra HP20-23) (i 1000-kr.)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020	Avvik (til disp-regnskap)	Kommentar
Planlegging fylkesveg i Bergen*	23 552	23 552	-	23 552	18 904	4 648	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn budsjettet
Prosjektering	3 000	3 000	-	3 000	1 784	1 216	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn budsjettet
Planlegging og prosjektering Totalt	26 552	26 552	-	26 552	36 956	-10 404	
Reisevaneundersøkelse	1 000	1 000	-	1 000	1 131	-131	
Sekreteriat med kommunikasjon	8 192	8 192	-	8 192	7 310	882	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn budsjettet
Sekretariat og holdningsendrede tiltak Totalt	9 192	9 192	-	9 192	8 441	751	
Stenging Torget/Bryggen	-	-	-	-	5 712	-5 712	Prosjektet var ikke del av HP20-23, men ble prioritert i løpet av 2020 etter vedtak i bystyret, og at det var tilgjengelige midler på den fylkeskommunale andelen i Miljøøftet.
Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg*	31 000	31 000	-	31 000	13 135	17 865	Mindreforbruk grunnet lavere aktivitet enn budsjettet
Sentrum og knutepunktsutvikling Totalt	31 000	31 000	-	31 000	18 848	12 152	
Bompengeevaluering	-	-	-	-	1 238	-1 238	Prosjektet var ikke del av HP20-23, men ble prioritert i løpet av 2020 etter vedtak i bystyret, og at det var tilgjengelige midler på den fylkeskommunale andelen i Miljøøftet.
Bygging av nye bomsnitt Totalt	-	-	-	-	1 238	-1 238	
Hjellestadvegen	-	-	-	-	-2 922	2 922	Prosjektet er finansiert av bompenge, avviket er periodiseringsavvik som følge av tidspunkt for rekvirering av bompenge. Avviket jevnes ut over prosjektets levetid.
Bindinger fra Bergensprogrammet Totalt	-	-	-	-	-2 922	2 922	
Totalsum	278 885	278 885	-	278 885	259 458	19 427	

* Se tabell Potter fra fylkeskommunale midler under for hvilke enkeltprosjekter som inngår i pottene.

Potter fra fylkeskommunale midler

Planlegging fylkesveg i Bergen (tall i 1000-kr.)	Regnskap 2020
Andre planprosjekt	380
Arna- Midttun forprosjekt/ mulighetsstudie	116
Fv 564 Salhusvegen, Ulsetstemma	234
Fv582 Reguleringsplass for busser	3
Fv582 Storetveitvegen, Hagrupsveg	980
Gang og sykkelgruppen	905
Hesthaugveien, Åsane terminal, Morvikvegen	11
Kollektivgruppen	276
Kollektivsystem Sentrum - Bergen vest	1 839
Natlandsveien sør, WierJensensvei- Nye Sædalsveien	5

Tabellen fortsetter kolonne til høyre

Fortsettelse: Planlegging fylkesveg i Bergen

Planlegging fylkesveg Bergen	1 009
Refusjon Bergen kommune	8 721
Sentrumgruppen	406
Storetveitvegen, Paradis-Hagerupsveg	8
Søylen Sundtsbru	643
Tennebakk næringsområde ombygging av kryss/avkjørsel	322
Trafikkplan sentrum	2 447
TS gruppen	601
Sum Planlegging fylkesveg i Bergen	18 904

► Fortsettelse: Trafikksikkerhet og hjertesone

Trafikksikkerhet og hjertesone	Regnskap 2020
Bjørnsonsgate, Sivlesgate - resetting	465
Drotningstovik - tilkomstregulerende skilt	75
Fv 5158 Fanafjellsveien	135
Fv 5174 Kokstadveien- gangfelt	2 117
Fv 5175 Mildevegen	2 915
Fv 5192 (183) Totlandsvegen (Midtun - Ulsmåg)	364
Fv 5216/558 Ts-utredning Mathopen	461
Fv 5324 (252) Hagerups vei	243
Fv 5356 TS-utredning Garnes skolekrets	10
Fv 5356 TS-utredning Ådnamarka skolekrets	240
Fv 546 Krokeidevegen	6
Fv 557 Ytrebygdsveien v/Storesåta	10
Fv. 5182 (177) Fleslandsveien Ridesenter - Flesland	458
Fv. 5208 (193) Kjøkkelvikvegen	44
Fv. 5210 Godvik - Olsvik	20
Fv. 5300 (243) Tellevikvegen	724
Fv. 5302/578 (241/267) TS-utredning Tertnes og Kalvatræet skolekretser	1 193

Fv. 5306 (240) Morvikvegen (Viddalen- Slette- stølen)	74
Fv. 5324 (252) Hagerups vei	5
Fv. 578(267) Rollandslia	32
Fv. 585 Birkelundsbakken	90
Justering av gangfelt, Møllendalsbakken	425
Kalvedalsveien TS-tiltak	1 530
Trafikksikring og hjertesoner	390
Ytrebygdsveien 11, Søreide	1 675
Sum Trafikksikkerhet og hjertesone	13 703

Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	Regnskap 2020
Hansaparken	27
Ibsensgate fortau Miljøløftet	3 216
Oppgradering av veg ved Sædalselven	537
Oppgradering fortau	9 249
Strakstiltak skilt Løvstakktunnelen	106
Sum Vedlikeholdstiltak av investeringskarakter, fylkesveg	13 135

Tabellen fortsetter kolonne til høyre

Prosjekter finansiert av Statlige Post 30-midler

Miljøløftet-prosjektnavn (fra HP20-23)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020	Avvik (til disp - regnskap)	Kommentar
E39 Bradbenken - Sandvikstorget sykkelstamveg , delstr. 6	3 084	15 000	-2 263	12 737	840	11 897	Mindreforbruk grunnet forsinket fremdrift
E39 Kristianborg-Bergen sentrum sykkelstamveg Bergen, delstr. 5	264 200	264 000	3 993	267 993	148 896	119 097	Mindreforbruk grunnet lavere behov enn budsjettert i 2020. Prosjektet har ikke forsinket fremdrift.
E39 Sykkelstamveg Minde Allé-Fabrikkgaten (Del av delsparsell 5)	-	-	40 729	40 729	87 788	-47 059	Merforbruk grunnet økt total kostnad, økningen er dels hensynstatt i HP21-24
E39 Sykkelstamveg Sandvikstorget-Glassknag, delstrekning 6	10 280	10 000	39 674	49 674	944	48 730	Mindreforbruk grunnet forsinket fremdrift
Osbane, Nesttun - Skjold (Osbanen Rådal - Nesttun delstrekning 2) sykkelstamveg Bergen	-	-	49 569	49 569	10 152	39 417	Mindreforbruk grunnet forsinket fremdrift
Rv 555 Gyldenpriskrysset og Carl Konows gate	51 401	53 000	28 928	81 928	130 629	-48 701	Merforbruk grunnet økt total kostnad, merforbruket hensynstas i HP22-25
Gange, sykkel og trafikksikkerhet Totalt	328 965	342 000	160 630	502 630	379 249	123 381	
E16 Olav Kyrresgate	51 401	52 000	24 561	76 561	92 243	-15 682	Merforbruk grunnet økt total kostnad, merforbruket hensynstas i HP22-25

Tabellen fortsetter neste side



Fortsettelse: Prosjekter finansiert av Statlige Post 30-midler

Miljøløftet-prosjektnavn (fra HP20-23)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020	Avvik (til disp - regnskap)	Kommentar
E39 Hopskrysset utviding avkjøringsrampe	1 028	5 000	-	5 000	262	4 738	Prosjektet er ikke startet opp
E39 NHH kollektivfremkommelighet	5 140	5 000	-	5 000	262	4 738	Prosjektet er ikke startet opp
Holdeplasser Indre Arna - Vågsbotn til UU	3 084	12 200	-	12 200	639	11 561	Prosjektet er ikke startet opp
Kollektiv Totalt	60 653	74 200	24 561	98 761	93 406	5 355	
Totalsum	389 618	416 200	185 191	601 391	472 655	128 736	

Prosjekter finansiert av Statlige Post 63-midler

Miljøløftet-prosjektnavn (fra HP20-23) (tall i 1000-kr.)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020	Avvik (til disp - regnskap)	Kommentar
Statens 50 % andel av Bybanen 4	979 000	980 000	-	980 000	550 000	430 000	Mindreforbruk grunnet lavere behov enn budsjettert i 2020. Prosjektet har ikke forsinket fremdrift.
Totalsum Kollektiv Totalt	979 000	980 000	-	980 000	550 000	430 000	

Prosjekter finansiert av Statlige Post 66-midler

Miljøløftet-prosjektnavn (fra HP20-23) (tall i 1000-kr.)	HP2020-2023 år 2020	Bevilgning 2020	Overført fra tidligere år	Til disp 2020	Regnskap 2020	Avvik (til disp - regnskap)	Kommentar
Belønningsmidler til kommunene	-	34 000	34 000	68 000	-	68 000	Det er ikke gitt belønningsmidler til kommunene i 2019 eller 2020. Men ubrukte midler for 2019 og 2020 er satt på fond i VLFK.
Sum Belønningsmidler til kommunene	-	34 000	34 000	68 000	-	68 000	
Drift av kollektivtrafikk (Skyss)	200 000	280 000	70 000	350 000	200 000	150 000	
Sum belønningsmidler til drift kollektiv	200 000	280 000	70 000	350 000	200 000	150 000	
Bedre kollektivtilbud	-	56 500	-	56 500	-	56 500	Det er ikke brukt midler til "bedre kollektivtilbud" i 2020. Ubrukte midler for 2020 er satt på fond i VLFK.
Reduserte billettpriser på kollektivtrafikk	-	50 000	-	50 000	-	50 000	Det er ikke brukt midler til "reduerte billettpriser i kollektivtrafikken" i 2020. Ubrukte midler for 2020 er satt på fond i VLFK. Prisene på periodebilletter ble redusert fra 15. januar 2021.
Reduserte bompenger	-	56 500	-	56 500	-	56 500	Det er ikke brukt midler til "reduerte bompenger" i 2020. Ubrukte midler for 2020 er satt på fond i VLFK. El-biltakstene ble halvert fra 1. januar 2021.
Sum Regjeringens bompenggeavtale	-	163 000	-	163 000	-	163 000	
Totalsum POST 66	200 000	477 000	104 000	581 000	200 000	381 000	

Bypakke Bergen (2018–2037)

For Bypakke Bergen gjelder føringer fra stortingsproposisjon 11 S (2017-2018). Bompengepakken har en varighet fra 2018 til 2037. Den første tabellen viser en oversikt over netto bompenginntekter, og utgifter til bompengefinansierte prosjekter for årene 2018-2020. Den andre tabellen viser oversikt over aktivitet i 2020 sett opp mot hva som var forventet i Miljøloftets handlingsprogram 2020-2023 for år 2020.

Oversikt Bypakke Bergen (Prop 11 S)

BYPAKKE BERGEN (tall i 1000-kr.)	2018	2019	2020
Bompenginntekter			
Passeringsinntekter	704 370	1 032 584	1 021 930
Andre driftsinntekter	13 087	13 394	30 358
Driftskostnader	-72 086	-97 878	-104 120
Finansinntekter	2 624	3 158	6 287
Finanskostnader	-83 577	-111 611	-81 879
Netto bompenginntekt	564 419	839 647	872 577
Utgifter til bompengeprojekt			
Bybanen III	170 000	20 000	-
Ringveg vest II	45 000	6 100	-
Hjellestadveien	79 000	10 660	30 000
Bybanen IV	160 000	659 000	700 000
Planlegging av Bybanen Bergen sentrum - Åsane	2 000	41 000	48 800
Bygging av nye bomsnitt	30 000	35 000	1 415
Sandslikrysset	-	38 000	-
Utgifter til bompengefinansierte prosjekt	486 000	809 760	780 215

Prosjekter finansiert av bompenger

Bypakke Bergen 2020 (tall i 1000-kr.)	Regnskap 2020	HP20-23 (2020)	Avvik	Kommentar
Brutto bompenginntekt	-1 021 930			I HP20-23 er ikke forventet brutto bompenginntekt og drifts og finanskostnader spesifisert. Det er imidlertid omtalt en forventning om ca. 1 mrd. i årlig brutto bompenginntekt i Prop 11. S. Inntektene i 2020 er i tråd med denne forventningen.
Netto drifts- og finanskostnader	149 354			
Netto bompenginntekt	-872 577			
Bygging av nye bomsnitt	1 415	0	-1 415	Restoppgjør fra tiltak i tidligere handlingsprogram.
Planlegging av bybanen	48 800	21 908	-26 892	Merforbruk i 2020 skyldes økt totalkostnad for prosjektet. Økningen skyldes forsinkelser, samt tunnelutredning.
Bybanen BT 4	700 000	888 900	188 900	Mindreforbruk skyldes periodiseringsavvik. Bybanen utbygging har ikke meldt om endret fremdrift eller kostnad.
Hjellestadvegen	30 000	8 192	-21 808	Merforbruk i 2020 grunnet økt totalkostnad for prosjektet. Prosjektet er forsinket.
Utgifter bompengefinansierte prosjekter	780 215	919 000	138 785	

Alver kommune | Askøy kommune | Bergen kommune | Bjørnafjorden kommune | Øygarden kommune
Statens vegvesen | Vestland fylkeskommune | Jernbanedirektoratet | Statsforvaltaren i Vestland

Miljøløftet
Nygårdsgaten 112
5009 Bergen

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 23.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
034/21	Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	30.08.2021
033/21	Eldreråd	30.08.2021
080/21	Alver formannskap	02.09.2021
	Alver kommunestyre	
018/21	Administrasjonsutval	01.09.2021

Økonomiplan 2022 - 2025

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

1. Framlegg til økonomiplan drift og rammer for 2022 i samsvar med § 5-4 bevilgningsoversikt drift 1A og 1B vert vedteke.
Oppdatert framlegg til budsjett for 2022 og økonomiplan 2022-2025 med korrekt ramme for rammetilskot og skatt basert på framlegg til statsbudsjettet for 2022 og utgiftsrammer for sektorane inkludert lønns – og prisstigning til 2022-prisnivå vert lagt fram for kommunestyret til behandling i desember 2021.
2. Framlegg til investeringsplan for perioden 2022-2025 og investeringsbudsjettet for 2022 vert vedteke i samsvar med § 5-5 bevilgningsoversikt investering 2A og 2B.
Rådmannen får fullmakt til å justere investeringsbudsjettet for 2022 i samsvar med forventa framdrift på prosjekta som pågår i 2021. Dette betyr at prosjekta som pågår i 2021 som har endra framdrift per 2. tertialrapport vert flytta til 2022 i framlegget til budsjett for 2022 vert fremja i desember 2021. Investeringsbudsjettet vert ikkje prisjustert frå 2021-nivå til 2022-nivå, då det i gjeldande framlegg er lagt til grunn korrekt prisnivå.

Politisk handsaming

Saka skal til uttale i eldreråd og råd for menneske med nedsett funksjonsevne

Saka skal til innstilling i formannskapet

Saka skal avgjerast i kommunestyret

Lenke til økonomiplan: https://pub.framsikt.net/2022/alver/bm-2022-økonomiplan_2022-2025/

Vedlegg i saken:

23.08.2021	Budsjett 2022 Alver kyrkjelege fellesråd - søknad til Alver kommune 26.05.2021	1600367
23.08.2021	Budsjettforslag drift 2022	1600368
23.08.2021	Vedlikehaldsplan for kyrkjene i Alver - søknad til Alver kommune 14.05.2021	1600369
23.08.2021	Vedlikeholdsbehov - Tekstdel TG3- Vedlikehald pr kyrkje	1600370

23.08.2021	Vedlikeholdsbehov Investering AKF 2022	1600371
23.08.2021	Vedlikeholdsbehov kyrkjer i Alver - tabelloversikt TG3 og maling-2022-2025	1600372
23.08.2021	Skriv frå VFK 09.03.2021 - Overføring av ansvar for arbeidskøyning av TT brukarar	1600374
23.08.2021	Skriv frå VFK 09.03.2021 - Overføring av ansvar for arbeidskøyning av TT brukarar - Vedlegg med oversyn per kommune	1600375
23.08.2021	Økonomiplan 2022 - 2025 framlegg frå rådmannen	1600377

Arkiv: <arkivID>32T
JournalpostID:
Sakshandsamar:
Dato: 26.08.2021

Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
081/21	Alver formannskap	02.09.2021

Melding/orientering til formannskapet 02.09.2021

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Meldinga vert teke til orientering

Politisk handsaming

Saka skal avgjerast i formannskapet

Meldingar/orienteringar:

- Equinor – miljøsak kl. 09:00
- Kyrkjeleg Fellesråd – etter orienteringa frå Equinor
- Søknad om grensejustering gamle Romarheim-Urdal skulekrins – orientering om prosess
- Dekksak Hjelmås
- Status drifts- og tilsynsavtalar kommunale idrettsanlegg
- Prosess kjøp av friområde Lonena – lukka jf.ko lova § 11-5 b. og off.lova § 23

Vedlegg i saken:

26.08.2021	Lonene interp.med svar KO 20.02.2020	1601995
26.08.2021	Lonena interp.med svar KO 17.12.2020	1601993
26.08.2021	Lonena spm.med svar KO 24.06.2021	1601994

Interpellasjon KO 20.02.2020

Framlegg frå S.Toft-V:

Kommunestyret ber om at det snarast vert lagt fram eiga sak om kjøp av friområdet til formannskapet ,slik at det kan handsamast i kommunestyret no i vår.

Framlegget fekk 22 røyster og fall med ordførar sin dobbelrøyst.

Interpellasjon frå Sveinung Toff-V:

I samband med at områdeplanen for Lonene vart slutthandsama i kommunestyret i Lindås i møte den 26.09.2019, k.sak 056/19 gjorde kommunestyret følgjande vedtak:

Kommunestyret har vedteke områdeplan for Lonena – plan-ID 1263-201610 i samsvar med plan- og bygningslova § 12-12, med dei endringane som er lagt fram i saka. (Rådmannen si tilråding), med følgjande endring:

· 6.3.2 Før det kan gjevast igangsettingsløyve for meir enn 100 bustadar innanfor områdeplanen og for alle byggjeområder langs Lonsvegen, må venstresvingefelt E39- Lonsvegen vere ferdig opparbeida.

· 6.3.3 Byggjeområdene i områdeplanen og alle byggjeområder langs Lonsvegen kan ikkje utbyggast med meir enn 500 bustader.

Kommunestyret bed rådmannen om å starte opp prosessen med å få kjøpt ut friområde i Lonane - Plan-id 1263-201610»

Venstre meiner at kommunestyret sitt samrøystes vedtak (jf. siste punktet i vedtaket) om å kjøpa friområdet innanfor områdeplanen for Lonene er svært viktig å få gjennomført. Det er viktig både for at innbyggjarane skal vera sikra å kunna bruka dette flotte natur og friluftsområdet i framtida, og fordi området har stor verdi for mange innbyggjarar i Alver kommune.

Venstre ber om at ordførar i møtet orienterer om kor langt denne kjøpsprosessen er gått, og om møtene/ drøffingane som har vore mellom kommunen og grunneigar i

denne saka. Det er og sterkt ønskeleg at kommunestyret får vite kor tid ein forventar at endeleg kjøpsavtale kan koma opp til politisk handsaming i Alver kommunestyre.

Dersom forhandlingane skulle vera vanskeleg ønskjer Venstre at kommunestyret får vite meir om alternative prosessar som er naudsynt for snarast å sikre offentleg kjøp av området til ein fornuftig pris.

Venstre ønskjer og å vite om Alver kommune har hatt kontakt med Miljødirektoratet i saka, med tanke på eventuelt statleg bidrag/ tilskot til kjøp av området.

Svar ved rådmann Ørjan Raknes Forthun:

- Rådmannen har dialog med grunneigar Rygir Tomteutvikling AS, og det var eit møte mellom partane 19.02.2020
- Før ein startar formelle prosessar, er det viktig for grunneigar at områdeplan for Lonena er endelig godkjent. Områdeplanen er til klagehandsaming hjå fylkesmannen, og det er venta ei tilbakemelding i byrjinga av april 2020.
- Partane har foreløpig drøfta prinsipp for ein mulig kjøpsprosess og rådmannen vil jobbe vidare med eit grunnlag som kan bli presentert for politisk nivå etter at planen er endeleg godkjent.
- Det er ikkje mulig å tidfeste vidare prosess enno, det vil avhenge av dialog og forhandlingar med grunneigar.
- Rådmannen har ikkje vore i dialog med Miljødirektoratet.

KO 17.12.2020

Interpellasjon frå S.Toft-V:

Sak: Kjøp av friområdet innanfor reguleringsplan for Lonene

I samband med at områdeplanen for Lonene vart slutthandsama i kommunestyret i Lindås i møte den 26.09.2019, k.sak 056/19 gjorde kommunestyret følgjande vedtak.

«KO - vedtak:

Kommunestyret har vedteke områdeplan for Lonena – plan-ID 1263-201610 i samsvar med plan- og bygningslova § 12-12, med dei endringane som er lagt fram i saka. (Rådmannen si tilråding), med følgjande endring:

- 6.3.2 Før det kan gjevast igangsettingsløyve for meir enn 100 bustadar innanfor områdeplanen og for alle byggjeområder langs Lonsvegen, må venstresvingefelt E39- Lonsvegen vere ferdig opparbeida.
- 6.3.3 Byggjeområdene i områdeplanen og alle byggjeområder langs Lonsvegen kan ikkje utbyggast med meir enn 500 bustader.

Kommunestyret bed rådmannen om å starte opp prosessen med å få kjøpt ut friområde i Lonane - Plan-id 1263-201610»

Denne saka vart fremja som interpellasjon i kommunestyret den 20.februar 2020, og at svaret då var at rådmannen trong meir tid til saka. Det har no gått ei tid.

Venstre meiner framleis at kommunestyret sitt samrøystes vedtak (jf. siste punktet i vedtaket) om å kjøpa friområdet innanfor områdeplanen for Lonene er svært viktig å få gjennomført. Det er viktig både for at innbyggjarane skal vera sikra å kunna bruka dette flotte natur og friluftsområdet i framtida, og fordi området har stor verdi for mange innbyggjarar i Alver kommune.

Venstre ber igjen om at ordførar i møtet orienterer om kor langt denne kjøpsprosessen er gått, og om møtene/ drøftingane som har vore mellom kommunen og grunneigar i denne saka. Det er og sterkt ønskjeleg at kommunestyret får vite kor tid ein forventar at endeleg kjøpsavtale kan koma opp til politisk handsaming i Alver kommunestyre.

Dersom forhandlingane skulle vera vanskeleg ønskjer Venstre at kommunestyret får vite meir om alternative prosessar som er naudsynt for snarast å sikre offentleg kjøp av området til ein fornuftig pris. Venstre ønskjer igjen å vite om Alver kommune har hatt kontakt med Miljødirektoratet i saka, med tanke på eventuelt statleg bidrag/ tilskot til kjøp av området.

Svar frå ordførar:

Kommunen var i møte med grunneigar Rygir i februar 2020. I etterkant blei det oppdaga at føresegnene til områdeplanen var upresise i forhold til kor uteoppfallsareal skulle løysast. Det kunne tolkast at planlagde bustadar kunne nytte friområdet til felles uteoppfallsareal. For å unngå mistolkingar og sikre føreseielege rammer for vidare detaljregulering, er det gjennomført ei administrativ endring av føresegn 4.1.1.5.a, punkt 4. Den klargjer at uteoppfallsareal skal løysast innanfor byggjeområda, og ikkje i friområdet. Det har vore viktig å få på plass denne endringa før vidare dialog med grunneigarar. Endringa blei godkjend i slutten av november 2020. Planen er å ta opp igjen dialog med grunneigarar rett over nyttår.

Kommunen har vore i dialog med Miljødirektoratet om statleg sikring av området, og tilbakemeldinga er foreløpig at området er godt eigna til statleg sikring. Kommunen kan søkja om tilskot til kjøp av området, og ein kan få tilskot basert på kva verdi området har lokalt og regionalt. Tilsegn om tilskot er avhengig av at ein kjem til semje med grunneigarar om ein pris Miljødirektoratet kan godta. Kommunen har også vore i dialog med Bergen og omland friluftsråd (BOF) om ein prosess for statleg sikring. Frist for å søke er 15. januar kvart år, og administrasjonen jobbar med å avklare kva som må på plass for å kunne søke innan 15. januar 2021.

Spm KO 24.06.2021

Svinung Toff - V

Grunngjeve spørsmål om kjøp av friområdet- friluftsområdet i Lonene

1. Kva har Alver kommune gjort for å følgja opp vedtaket i denne saka sidan sist den vart orientert om i kommunestyret?
2. Kor tid kan ein forventa at det vert lagt fram ei sak til kommunestyret om gjennomføring av offentlig kjøp eller overtaking av det regulerte friluftsområdet i Lonene?

Svar frå ordførar ved kommunalsjef Hogne Haugsdal:

1. Kva har Alver kommune gjort for å følgja opp vedtaket i denne saka sidan sist den vart orientert om i kommunestyret?

- Svar: Det var ein interpellasjon rundt denne saka i kommunestyret 17. desember 2020. I etterkant av denne saka er det jobba vidare med å vurdere grunnlaget for å kunne søke Miljødirektoratet om statleg sikring. Det som er avgjerande for å kunne søkje om statleg sikring, er å ha ein avtale med grunneigarar. Dette gjeld både med og utan tilskot frå Miljødirektoratet. Frist for å søkje om tilskot frå Miljødirektoratet er sett til 15. januar kvart år, Miljødirektoratet legg til grunn at eigedomar blir kjøpt for landbrukstakst. Alver kommune har vore i dialog med grunneigar Rygir v/deira advokat. Etter ønskje frå grunneigar tek kommunen opp igjen forhandlingane om grunnervervet etter at utbyggjar Bonava (Bonava har opsjonsavtale med Rygir om utbygging av Lonena) har hatt oppstartsmøte med planavdelinga i kommunen om detaljregulering av Lonena. Oppstartsmøte vert 25. juni. Kommunen har foreløpig ikkje hatt dialog med Isdal felles, den andre grunneigaren i Lonena.

2. Kor tid kan ein forventa at det vert lagt fram ei sak til kommunestyret om gjennomføring av offentlig kjøp eller overtaking av det regulerte friluftsområdet i Lonene?

- Svar: Det er to måtar kommunen kan sikre seg friområdet i Lonena. Det er frivillig avtale med grunneigarar eller ekspropriasjon. Viss ein går for frivillig avtale må ein ta omsyn til korleis grunneigarar ønskjer prosessen. Om kommunen vil gå for ekspropriasjon, må ein ta ei politisk avgjerd om det. Rådmannen jobbar vidare med mål om å få på plass frivillige avtalar, men det er uklart når dette er på plass. Det vil kome an på forhandlingane med grunneigarane.