



## Prinsippsak - Strategisk temakart BERGEN 2030

UHSA ESARK-5323-201613326-2

---

### Hva saken gjelder:

Byrådet fremmer med dette et strategisk temakart for bystyret, som forutsatt i planprogram for ny kommuneplan 2015-2030, vedtatt av bystyret 19. november 2014.

Dette er én av flere prinsipp saker som fremmes for bystyret i forbindelse med rulleringen av kommuneplanens arealdel. Temakartet er ikke juridisk bindende, men gir føringer for utarbeidelsen av kommuneplanens arealdel, med juridisk bindende arealplankart og bestemmelser. Det strategiske temakartet har i denne omgang et perspektiv frem til 2030. Kommuneplanens arealdel rulleres med 4-6 års mellomrom.

I planprogrammet forutsettes det at kommuneplanarbeidet «skal favne diskusjoner på overordnede, strategiske tema som lokalisering av regionale funksjoner og fremtidige transportløsninger» det forutsettes videre at det utarbeides «et overordnet strategisk temakart med mulig fremtidig lokalisering av regional havn, jernbaneterminal og hovedvegssystem, og der utvidelse av Bergen lufthavn Flesland blir drøftet.»

Strategisk kart belyser disse temaene. I tillegg viser det en ny avgrensning for sentrums- og senterområdene - hvor det skal bygges frem mot 2030 - da dette er premissgivende for lokalisering av transportløsningene. Det er også angitt områder for arealkrevende næring og strandsoneområder, der tilgjengeligheten for allmennheten bør bedres.

Kommuneplanens samfunnsdel, BERGEN 2030 (samfunnsdelen), vedtatt av bystyret 24. juni 2015, gir en rekke føringer som har betydning for det strategiske temakartet. Samfunnsdelen har en visjon om at Bergen skal være en **aktiv** og **attraktiv** by. Andre føringer fra samfunnsdelen, som er relevante for temaene i det strategiske temakartet, er gjengitt under saksutredningen.

**Etat for plan og geodata** har i lagt frem et forslag til strategisk temakart med 7 kompakte byutviklingsområder, 7 næringsområder til arealkrevende industri og lager, mulig ny plassering av godsterminal og nye overordnede vegsystem. Fagnotatet er oppsummert i 7 hovedpunkter, som anbefales lagt til grunn for kommunens overordnede arealstrategi frem mot 2030. Det anbefales at temakartet skal gi føringer for utarbeidelse av arealdelen i kommende planperiode.

### Byrådets merknader

Byrådet legger til grunn at en drøfting av lokalisering av regionale funksjoner og fremtidige transportløsninger, forutsetter at man har en klar strategi for hvor det skal bygges frem mot 2030. KPS viser til at Bergen skal vokse i årene fremover og har et stort behov for flere boliger. Byrådet vektlegger at vekst skal skje innenfor rammene av en bærekraftig byutvikling, som reduserer byspredning, transportbehov og klimagassutslipp. Det vises videre til at samfunnsdelen har lagt til grunn at fortettingsstrategien skal videreføres og at dagens fortettingsambisjon på 80 % skal vurderes økt.

Byrådet slutter seg til fagetatens avgrensning av de 7 områdene for kompakt byutvikling i strategisk temakart.

I tråd med samfunnsdelens fortetningsstrategi, vil byrådet arbeide for en byutvikling som gir kompakte og komplette bydeler ved eksisterende knutepunkt - først og fremst i sentrum og i bydelsentrene. De kompakte byutviklingsområdene skal få en bedre balanse mellom boliger, arbeidsplasser, tjenestetilbud og detaljhandel, for å styrke bergens som gåby. Hvor tett og høyt det skal bygges i de kompakte byutviklingsområdene, drøftes egen prinsippsak til bystyret om «Bergensk byskikk og byggehøyder».

Konsekvensen av en slik styrket fortetningsstrategi er at nye utbyggingsprosjekter som bidrar til fortsatt byspredning, og en økning i transportutslipp, ikke godkjennes. På sikt vil dette i tillegg gi lavere kostnader for kommunen, ved at ny teknisk og sosial infrastruktur utnyttes bedre når utbyggingen konsentreres i områder for kompakt byutvikling.

Fortetting medfører høy pris på areal i senterområdene, og byggeprosessene kan være mer kompliserte enn på nye, ubebygde felt. Dette kan gi økte boligpriser. Byrådet mener det er viktig å hindre sosial skjevhet i sentrums-/senterområdene, slik at alle grupper kan få anledning til å ta del i fordelene ved å bo og leve i kompakt by. For å sikre god sosial balanse, trenger vi føringer som sikrer at det fortettes både med kvalitet og at boliger imøtekommer behovene til en sammensatt befolkning. Byrådet vil også vurdere andre tiltak, bl.a. i form av boligsosiale virkemidler.

Bergen skal være en sterk drivkraft i regionen, og byrådet vil vektlegge regionalt samarbeid for å sikre et bærekraftig og velfungerende transportsystem for et felles arbeids-, bolig- og utdanningsmarked. Byrådet vil skape forutsigbarhet og effektiv infrastruktur, fordi det er avgjørende for at næringslivet skal ha gode rammebetingelser.

I tråd med samfunnsdelens føringer, angir strategisk temakart at trase for hovedvegssystem legges utenom områdene for kompakt byutvikling og vektlegger satsing på høyverdige kollektivtraseer mellom de kompakte byutviklingsområdene. Byrådet ser prioritering av kollektivfelt som mer hensiktsmessig enn sambruksfelt som virkemiddel for å legge om reisevanene i mer bærekraftig retning, fordi det gir kollektivtilbudet økt forutsigbarhet og konkurransekraft.

Byrådet mener at godshavnen og godsterminalen må flyttes ut av Bergen sentrum så snart som mulig, og er enig med Jernbaneverket i at en samlokalisering av havn og godsterminal ikke er avgjørende. Byrådet er positiv til et samarbeid med nabokommunene for å realisere ny godshavn for regionen. Bystyret har pekt på Ågotnes som egnet lokalisering for ny godshavn, jf. bystyresak 148-16, og dagens havn i sentrum er følgelig ikke vist med havneformål i strategisk temakart.

I forbindelse med Jernbaneverkets høring av Konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen, jf. bystyresak 148-16, har bystyret pekt på Rådal som lokalisering for ny godsterminal. Bystyret har samtidig bedt om at det utredes om fjellhaller og mindre arealkrevende løsninger har vært godt nok vurdert, herunder utredning av Flesland Øst/Kokstad Vest-området. Andre høringsinstanser har pekt på andre lokaliseringalternativer. I det strategiske temakartet er plassering for ny godsterminal ikke angitt, fordi byrådet ser det som mest hensiktsmessig å avvente videre prosess og en nærmere avklaring fra sentralt, statlig hold.

Byrådet mener at det må settes av tilstrekkelige arealer for næringsutvikling som ivaretar næringslivets behov, lokalisert ut fra hensynet til samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging i regionen. Det strategiske kartet viser 7 områder for arealkrevende næring - for lager og industri - som legges utenfor den tette byen og nær hovedvegssystemet. Noen av dagens næringsområder for arealkrevende næring anses å være bedre egnet for omforming til kompakt byutvikling, og er derfor ikke foreslått videreført. Ved Flesland er areal for eventuell rullebane to inkludert i et næringsområde for arealkrevende næring.

Byrådet mener imidlertid at det bør vurderes om dette heller burde brukes til annet reversibelt formål, for eksempel idrett/friluftsliv, da dette området for øvrig vil ha stor, ledig kapasitet.

Byrådet anbefaler at friluftsliv, naturverdier og landbruk prioriteres utenfor de 7 områdene for kompakt utvikling og de 7 områdene for arealkrevende næring. I strategisk temakart er strandsonen rundt Nordåsvatnet, Storavatnet i Loddefjord og Langavatnet i Åsane foreslått skjermet og utviklet til sammenhengende friluftsområder. Langs østsiden av Store Lungegårdsvann har byrådet foreslått etablert en bred bystrand i byråds sak 1172-16 og 193/16 (ikke vist på strategisk temakart), og det arbeides videre med å få utredet dette i forbindelse med bybanetrase mot Fyllingsdalen.

I arbeidet med planforslaget vil blågrønne strukturer vektlegges, herunder tilgjengelighet til strandsonen og styrking av grønne «fra fjord til byfjell»-forbindelser. Byrådet mener for øvrig at byens blågrønne lunger i områder for kompakt byutvikling må bevares og styrkes av hensyn til folkehelsen og biologisk mangfold.

*Byrådets oppsummering av innholdet i det strategiske kartet:*

1. Frem til 2030 skal utbyggingen av den kompakte byen med boliger, kontorarbeidsplasser og daglig privat og offentlig service, skje innenfor de 7 områdene for *kompakt byutvikling* (vist med oransje farge på det strategiske kartet).
2. Innenfor de 7 områdene for kompakt byutvikling skal det utvikles tett bebyggelse rundt *bydelssentrene* (vist som vinrøde punkt på det strategiske kartet), samt gode bydelspark i eller nær bydelssentret. I Ytrebygda skal det vurderes å utvikle området rundt Birkeland/Blomsterdalen til et viktig lokalsenter eller et nytt bydelssenter.
3. Arealplanen skal definere fortettningsgrad og kvalitetskrav rundt de enkelte senterområdene og kollektivknutepunktene i områdene for *kompakt byutvikling*. Det vil bli inntil tre ulike soner med forskjellige krav til utnyttingsgrad, byggehøyder, fellesområder og parkering.
4. Utenfor områdene for kompakt byutvikling, skal det kun bygges arealkrevende virksomheter som industri og lager – som ikke passer inn i den tette byen – konsentrert i 7 områder for *arealkrevende næring* (vist med blå farge på det strategiske temakartet).
5. Det skal utvikles høyverdige kollektivtraseer mellom Bergen sentrum og de øvrige områdene for kompakt byutvikling, i form av bybane, tog eller prioriterte busskorridorer (vist med rødstiplet linje i det strategiske kartet). De 7 *hovedforbindelser til nabokommunene* (vist med røde piler på strategisk temakart) må også tilrettelegges med god kollektivprioritering, i første omgang for buss. En miljøvennlig «bybane til sjøs» mellom Bergen sentrum og øvrige aktuelle bydeler/nabokommuner utredes og vurderes.
6. Europavegene E16 og E39 bør bindes sammen i Arnadalen, og E39 bør flyttes til en trase utenom Bergensdalen (vist med gråstiplet linje i det strategiske temakartet).
7. Utenfor områdene for kompakt byutvikling og arealkrevende næring, skal friluftsliv, natur og landbruk prioriteres. Ved ny utbygging skal det sikres allmenn tilgang til sjøfronten, til byfjellene og grønne forbindelser mellom disse. Biologisk mangfold og naturverdier skal styrkes. Det bynære landbruket skal ivaretas og utvikles.

#### **Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:**

Planprogrammet for kommuneplanens arealdel, BERGEN mot 2030, vedtatt av bystyret 24. juni 2015, forutsetter at strategisk temakart skal fremlegges for bystyret.

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

1. Det strategiske temakartet BERGEN 2030 med 7 kompakte byutviklingsområder, 7 næringsareal til lager og industri og de 7 punktene i byrådets oppsummering i saksframlegget viser kommunens overordnede arealstrategi frem mot 2030.
2. Temakartet BERGEN 2030 skal gi føringer for utarbeidelse av arealdelen og være retningsgivende for saksbehandling av arealrelaterte saker i kommende planperiode.

Dato: 18. august 2016

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

Harald Schjelderup  
byrådsleder

Anna Elisa Tryti  
byråd for byutvikling

Vedlegg:

Byrådets forslag til strategisk temakart Bergen 2030, versjon august 2016

Fagnotat fra Etat for plan og geodata

Vedlegg til fagnotat - strategisk temakart Bergen 2030, versjon juni 2016

## Saksutredning:

**Kommuneplanens samfunnsdel BERGEN 2030** (samfunnsdelen), gir en rekke føringer for det videre kommuneplanarbeidet. Ut over bestillingen som er gjengitt i saksframlegget, løftes følgende føringer i samfunnsdelen frem som særlig relevant for det strategiske kartet:

- Den kompakte byen, der innbyggerne har gangavstand til daglige gjøremål og kollektivknutepunkt, skal være fremtidens bystruktur for Bergen. Boligbyggingen skal skje innenfor rimelig gangavstand til kollektivknutepunkt og skal i vesentlig grad styres til senterområdene. Dagens fortettingsambisjon (80 % for bolig) skal vurderes økt, og områder som tidligere er avsatt til feltutbygging skal vurderes på nytt ved utarbeidelse av planforslag til arealdelen, ut fra målet om en kompakt bystruktur og nullvekst i biltrafikken. Kommunen må utvikle boligområder med sammensatt og variert befolkning.
- Bergen skal være en drivkraft i det regionale samarbeidet og i utviklingen av regionen og landsdelen. Det vises til at regionen i stor grad har felles bolig- og arbeidsmarked. Pendling mellom kommunene gir utfordringer for transportsystemet og klimamålene. Mange av utfordringene i Bergen må derfor løses i samarbeid med de andre kommunene i regionen. «Den aktive byen skal ha et velfungerende transportsystem som gjør regionen til et samlet arbeids-, bolig- og utdanningsmarked.»
- Transformasjon av godsterminal og havneområder utgjør et stort potensiale for å bidra til fortetting i de sentrale byområdene. Samtidig vektlegges det at mer godstransport må overføres fra bil til bane og sjø.
- Tungtrafikk og gjennomgangstrafikk skal ledes utenom Bergen sentrum og senterområdene og godsterminalene skal flyttes ut fra sentrum. De sentrale byområdene må utnyttes optimalt og Bergen sentrum bør utvides med tanke på fortetting av boliger, arbeidsplasser og institusjoner.
- Et utvidet Bergen sentrum og områdene rundt bydelssentrene og viktige kollektivknutepunkt må utvikles som flerfunksjonelle, kompakte byområder med boliger, arbeidsplasser og offentlig og privat service.
- Ved ny utbygging skal vi sikre allmenn tilgang til sjøfronten, til byfjellene og korridorer mellom disse. Sammenhengende blågrønne strukturer skal prege nye og fornyede byggeområder. De blågrønne strukturene skal sikre byens befolkning et variert friluftsliv, styrke det biologiske mangfoldet, og være naturlige vannveier og reservoarer for vann under ekstremvær.
- Bergen skal ta vare på det bynære landbruket, som gir både lokalprodusert mat, kulturlandskap og gårdsbaserte opplevelser for innbyggerne. Mulighet for bynært landbruk, andelslandbruk og parsellhager vil få økt betydning fremover, og slike tiltak skal vurderes i byens randsoner.

## Nærmere om utvalgte tema

### *Boligbygging*

Det er ventelig behov for å ferdigstille 1.500 - 2.000 boliger pr. år frem mot 2030. Skal fortettingsstrategien og visjonen om den aktive og attraktive byen oppnås, må disse boligene i hovedsak bygges i og nær senterområdene. Det innebærer at større boligbygging utenfor rimelig gangavstand til kollektivknutepunkt ikke er aktuelt.

De inntil 28.000 nye boligene som trengs frem til 2030 skal bygges innenfor det utvidete sentrumsområdet, rundt senterområdene langs bybanetraseen og de planlagte bybanetraseene mot Fyllingsdalen og Åsane, samt rundt bydelssentrene i Indre Arna og i Loddefjord. Disse kompakte byutviklingsarealene er vist som 7 områder på det strategiske kartet. Utenfor disse områdene tillates bare

mindre utbygging i eksisterende bebyggelse. Når det gjelder byggehøyder, vises det til egen prinsippsak om temaet «Bergensk byskikk og byggehøyder».

Sammen med nabokommunene utgjør Bergen ett felles bolig- og arbeidsmarked, og regionalt samarbeid om bolig- og næringslokalisering er avgjørende for å få full effekt av ambisiøse mål om en kompakt byutvikling i Bergen. Det er viktig for Bergen at også nabokommunene utvikler en kompakt struktur med boliger og arbeidsplasser rundt sine kommunesenter, der kollektivdekningen er god - også inn mot Bergen sentrum. I videre arbeid med kommuneplanens arealdel må det samarbeides med nabokommunene, fylkeskommunen og Fylkesmannen om dette.

Kompakt byutvikling er vedtatt i samfunnsdelen. Begrunnelsen for en fortettingsstrategi er å redusere areal- og transportbehovet, og samtidig utnytte eksisterende infrastruktur mer effektivt. For kommunen vil dette på sikt være ressurs sparende med tanke på bygging og drift av teknisk og sosial infrastruktur. Det vil bli rimeligere for kommunen å opprettholde nødvendig service for en stadig økende befolkning i en kompakt by, enn ved fortsatt byspredning. Den enkelte innbygger vil også få nær tilgang til sitt daglige behov for tjenester og service. En kompakt by bidrar til redusert energibehov og klimagassutslipp, tilrettelegger for en miljøvennlig delekultur og sikrer at store grønt- og landbruksarealer kan bevares.

Som omtalt i samfunnsdelen kan en kompakt bystruktur gi grunnlag for gode bo- og livskvaliteter. Men det er en utfordring å sikre den sosiale balansen og integrering. Utfordringene er i første rekke høye kostnader for sentrale tomter og krevende tilrettelegging i bebygde områder. For den enkelte utbygger er det rimeligere å bygge på ubebygde mark. Dette innebærer at boliger i den kompakte byen kan bli dyrere enn boliger i periferien. Dette vil i særlig grad kunne ramme familier med stort arealbehov.

Blant virkemidlene som kan tas i bruk er bestemmelser som gir føringer for varierte leilighetsstørrelser, for å tilrettelegge for at det bygges boliger for folk i ulike livsfaser og livssituasjoner. Det kan også stilles krav om at fortetting i eksisterende boligområder må tilføre nærmiljøet nye eller forbedrede kvaliteter (en slik ambisjon er alt nedfelt i retningslinjer til gjeldende kommuneplan), for å bidra til å utjevne/heve, levekår. Det offentlige kan i tillegg utvikle finansielle og strategiske virkemidler som kan gjøre byboligene rimeligere, enten som leieobjekt eller selveierenheter.

### *Næring*

Kontorarbeidsplasser og offentlig og privat service (såkalte arbeidsplassintensive næringer) skal lokaliseres til de samme områdene som boligbyggingen for å støtte opp om den kompakte gåbyen. Ved å plassere dem i områder for kompakt byutvikling, kan transportbehovet ved arbeidsreiser reduseres.

Også viktige institusjoner innen kultur, idrett, undervisning og helse (besøksintensive funksjoner) bør lokaliseres innen områdene for kompakt byutvikling. Større arealkrevende idretts og kulturanlegg kan lokaliseres utenfor senterområdene, men med kort avstand til stamrute for kollektivtrafikk.

Næringer med stort arealbehov per arbeidsplass – industri og lager med behov for tungtrafikk og støyende virksomheter - skal lokaliseres utenfor den tette byen og fortrinnsvis nær hovedvegsystemet. Nærhet til et fremtidig logistikknutepunkt vil være viktig for disse næringene. Det strategiske kartet viser 7 områder for arealkrevende næringer i byens randsoner. Her er dagens næringsområde ved havnen på Laksevåg ikke vist, fordi det på sikt ses som et egnet transformasjonsområde – som bedre kan utnyttes til kompakt byutvikling. Store næringsområder i nabokommunene kan også avlaste regionalt behov for denne typen næringsareal, og arealbehov må ses i sammenheng med eksisterende og planlagte næringsareal i omlandskommunene.

### *Godshavn og godsterminal*

Jernbaneverket og Bergen kommune er enig om at det ikke er avgjørende å samlokalisere godshavn og jernbaneterminal, jf. bystyresak 148-169 om Jernbaneverkets høring av Konseptvalgutredning (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Bergensregionen.

Bergen kommune ønsker at de tunge delene av sjøverts godstrafikk får regionale havnefasiliteter på Ågotnes i Fjell kommune. Dette vil frigjøre store deler av områdene på Dokken og Jekteviken til flerfunksjonell byutvikling. Havn innenfor kommunens grenser er følgelig ikke tegnet inn i det strategiske temakartet. Etat for plan og geodata har satt i gang et arbeid med en Strategi for fortetting innenfor Bergens sentrale deler. I dette arbeidet er det fokus på potensiale for en byutvikling i et utvidet sentrumsområde gjennom ekspansjon, transformasjon og fortetting. Fremtidig omforming av dagens Bergen havn blir drøftet i dette arbeidet.

I det strategiske temakartet fra fagetaten er godsterminal vist i Rådal fordi Bergen kommune har anbefalt at fremtidig godsterminal for jernbanen lokaliseres til Rådal, jf. bystyresak 148-169. Endelig plassering besluttet av regjeringen, og byrådet har tatt godsterminalen ut av sitt forslag til strategisk temakart. Det bemerkes imidlertid at alle de 7 områdene for arealkrevende næringer er lokalisert langs en ytre ringveg som kan nås fra Rådal uten å belaste Bergen sentrum og Bergensdalen. Lokalisering av samlastere og transportbedrifter må innpasses i reguleringen av et nytt sentralt logistikkområde.

Detaljering av områder for arealkrevende næringer vil gjøres i arealdelen. Områder som medfører omdisponering av landbruk, natur- og friluftsområder må konsekvensutredes. Tilgang til nye næringsareal er avgjørende for å transformere områder som Mindemyren, Spelhaugen og Nyborg til kompakte byutviklingsområder.

#### *Flyplassen*

Behovet for en rullebane 2 oppstår ikke før om 25 år, muligens enda lenger frem i tid. Bystyret har gått inn for at en utvidelse av flyplassen ikke tas med som arealformål i kommuneplanens arealdel, men at arealene rundt en eventuell rullebane 2 skjermes mot støyømfintlig utbygging, jf. bystyresak 150-16. Dette passer også inn i strategien for den kompakte byen. Det er likevel viktig at arealet rundt flyplassen ikke disponeres på en måte som utelukker en mulig fremtidig utvidelse, dersom det viser seg forenlig med klimamål. Bergen kommune har bedt om at det i den videre prosessen med lokalisering av godsterminal vurderes om lokalisering på Flesland Øst/Kokstad Vest-området har vært godt nok utredet i KVU.

Etat for plan og geodata har foreslått at arealet for eventuell rullebane 2 midlertidig benyttes til arealkrevende og støyende næringer. Det er imidlertid andre former for arealbruk som er mer reversible, herunder en kombinasjon av friluft- og idrettsformål. Den resterende del av det aktuelle området for arealkrevende næring ved Flesland vil fortsatt ha stor ledig kapasitet. Forsvaret eier området og videre bruk må uansett avklares med dem. Byrådet foreslår at området for arealkrevende næring i Ytrebygda, ved Flesland opprettholdes, men får et noe mindre omfang enn det fagetaten foreslår.

#### *Hovedveger*

Vegsystemet som er bygget ut gjennom Bergensdalen og inn til Bergen sentrum fra nord og fra vest må i økende grad prioriteres for kollektivtrafikk og sykkeltrafikk. Ved en gradvis overgang til et utbedret kollektivnett i form av bane og egne bussfelt, kan det innføres restriksjoner på privatbiltrafikken inn til og gjennom Bergen sentrum. Felt som i dag er tilgjengelig for alle trafikanter gjøres om til kollektivfelt eller sykkelfelt.

I dag er det få muligheter til å prioritere varetransporten. Derfor er det viktig å ha god fremkommelighet på et ytre ringvegssystem som binder sammen E16, E39 og Rv555. Dette gir muligheter for tungtransport mellom bydelene. For distribusjon til det sentrale byområdet bør det vurderes å gi prioriterte kjøretøy for varelevering adgang til kollektivfeltene. Da hovedtyngden av bilbasert godstransport til byen kommer via

E16 er det viktig at et utbedret ringvegssystem i øst har god kontakt mot E16. Utredning av nye traseer for E16 og E39 pågår i regi av Statens vegvesen.

De 7 hovedforbindelsene til nabokommunene må utvikles med prioritering for kollektivtrafikk og, der det er mulig, gode gang- og sykkelforbindelser. Dette gjelder;

1. Rv555 Sotrasambandet
2. Fv562 Askøybrua
3. E39 Nordhordlandsbrua
4. Fv566 Osterøybrua
5. E16 til Vaksdal
6. Rv7 til Samnanger
7. E39 Osvegen

### *Kollektivsystem*

Til Indre Arna er Jernbaneverket godt i gang med å bygge dobbeltspor for tog. Bybanen helt frem til flyplassen vil åpne i 2017. Det planlegges banetraseer mot Fyllingsdalen via Haukeland sykehus og Mindemyren og til Åsane frem til Vågsbotn. Dette innebærer at senterområdene i Bergenhus/Årstad og bydelssentrene i Åsane, Arna, Fana og Fyllingsdalen får banetilknytning innen 2030. Det gjelder også for et eventuelt viktig senterområde for Ytrebygda omkring Birkeland og Blomsterdalen.

For Laksevåg bydel vurderes ulike løsninger for buss og bane til både indre Laksevåg og til Loddefjord, planprogram for kommunedelplan for kollektivsystem Vestover ble fastsatt av bystyret våren 2015, jf. bystyresak 126/15. Uavhengig av løsning, skal Laksevåg ha god kollektivdekning mot Bergen sentrum. Byrådet mener at en bybane til Straume vil være en framtidsrettet kollektivløsning.

For kommunikasjon mot nabokommunene må det i perioden frem mot 2030 i første rekke være fokus på gode bussforbindelser. Mot Askøy bør den eksisterende sjøforbindelsen styrkes ved at det etableres en utslippsfri hurtigbåt mellom Bergen sentrum og Kleppestø, som på sikt kan knyttes til flere destinasjoner som en «bybane til sjøs».

### *Sykkel*

Det er viktig med gode interne sykkelløsninger i bydelene mellom bolig og skole, arbeid og fritidsfunksjoner. Mellom bydelene og inn mot Bergen sentrum bør mer av dagens bilareal prioriteres til sykkel. I den tette byen bør sykkelfelt prioriteres.

### *Blågrønne lunger, strandsoner og Byfjell*

Innenfor de 7 kompakte byutviklingsområdene er det viktig både å bevare og å avsette nye blågrønne lunger. Større, sammenhengende parkområder bør utvikles i eller nær alle bydelssentra.

Utenfor de 7 områdene for kompakt byutvikling og de 7 områdene for arealkrevende næring, skal friluftsliv og store grønt- og landbruksareal prioriteres. Kompakt byutvikling vil på denne måten redusere press på de blågrønne arealene, som skjermes for videre utbygging frem mot 2030.

Samfunnsdelen slår fast at «Vi skal sikre grøntkorridorer som binder byen og sjøen sammen med byfjellene.» Bergen kommune har hatt en mangeårig satsing på byfjellene. Tilrettelegging for friluftsliv på og langs vann, og sikring av grøntkorridorer fra fjord til fjell, er en videreføring og styrking av arbeidet for å gjøre grøntområder og friluftsliv mer tilgjengelig for allmennheten. I planforslaget vil styrking av eksisterende og nye fjord til fjell sammenhenger bli belyst.

I det strategiske temakartet er det lagt opp til at strandsonen rundt Nordåsvatnet, Storavatnet i Loddefjord og Langavatnet i Åsane skal skjermes og utvikles til sammenhengende friluftsområder. Det pekes på at en



prioritering av strandsonen langs Nordåsvatnet vil gi spesielt mange innbyggere - i bydelene Årstad, Fyllingsdalen, Fana og Ytrebygda - tilgang til sjø og sammenhengende friområder nær boligen.

Bystyret har lagt til grunn at «Det må være et konkret mål i planen at det skal anlegges en sammenhengende sjøpromenade fra Skuteviken til Solheimsviken og videre mot Laksevågsneset som gir sentrumsnær sjøtilgang for innbyggere og tilreisende», bystyresak 164-15. Det skal utredes hvordan det kan tilrettelegges for dette - på en måte som samtidig ivaretar kulturminneverdiene i området. Langs østsiden av Store Lungegårdsvannet er det foreslått etablert en bred bystrand, jf. byrådssak 1172-16 og 193/16.

I arbeidet med kommuneplanens arealdel arbeides det særskilt med ivaretagelse av blågrønne strukturer, og det er avholdt et eget innspillmøte om temaet. Dette er et tema som har avgjørende betydning for både naturmangfold og folkehelse, og som må vurderes mer overordnet for kommunen som helhet, men som samtidig forutsetter konkrete avveininger.