



# Byutredning 2025 - høringsinnspill

Samlet med kommentarer





## Statens vegvesen

### Innhold

1.	Byutredninger 2025 .....	3
2.	Merknader mottatt etter høring og offentlig ettersyn .....	3
2.1	Innkømne merknader uavhengig av byområde .....	4
2.1.1	Counting Hero.....	4
2.1.2	Kollektivtrafikkforeningen .....	4
2.1.3	Norges Automobil-Forbund .....	5
2.2	Innkømne merknader for Trondheims-området .....	7
2.2.1	Fylkeskommunen i Trøndelag .....	7
2.2.2	Trondheim kommune.....	8
2.2.3	Stjørdal kommune.....	9
2.2.4	Malvik kommune.....	10
2.2.5	Skaun kommune .....	10
2.2.6	Interesseorganisasjoner/private aktører.....	11
2.3	Innkømne merknader for Oslo-området.....	15
2.3.1	Fylkeskommunen i Akershus.....	15
2.3.2	Oslo kommune.....	15
2.3.3	Aurskog-Høland kommune.....	16
2.3.4	Bærum kommune.....	17
2.3.5	Enebakk kommune.....	18
2.3.6	Frogn kommune.....	18
2.3.7	Lillestrøm kommune .....	19
2.3.8	Lørenskog kommune .....	19
2.3.9	Nesodden kommune .....	20
2.3.10	Nordre Follo kommune .....	20
2.3.11	Rælingen kommune .....	21
2.3.12	Ullensaker kommune .....	21
2.3.13	Ås kommune.....	22
2.3.14	Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (kommunene Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen) .....	23
2.3.15	Interesseorganisasjoner/private aktører.....	23

2.3.16 Privatpersoner .....	30
2.4 Inkomne merknader for Bergens-området .....	31
2.4.1 Fylkeskommunen i Vestland .....	31
2.4.2 Bergen kommune .....	31
2.4.3 Alver kommune .....	32
2.4.4 Askøy kommune .....	32
2.4.5 Bjørnafjorden kommune.....	33
2.4.6 Øygarden kommune.....	34
2.4.7 Interesseorganisasjoner/private aktører.....	34
2.5 Inkomne merknader for Nord-Jæren .....	40
2.5.1 Statsforvalteren i Rogaland .....	40
2.5.2 Rogaland fylkeskommune .....	40
2.5.3 Stavanger kommune .....	41
2.5.4 Sandnes kommune.....	41
2.5.5 Sola kommune .....	41
2.5.6 Randaberg kommune .....	41
2.5.7 Interesseorganisasjoner/private aktører.....	42
Vedlegg: .....	48
Inkomne merknader i sin helhet .....	48

## 1. Byutredninger 2025

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å lede arbeidet med å gjennomføre byutredninger i de fire største byområdene i Norge (Oslo-området, Bergens-området, Trondheims-området og Nord-Jæren). Det skjer i samarbeid med Jernbanedirektoratet, de aktuelle statsforvalterne og lokale myndigheter, og har resultert i et oppdatert og omforent faglig grunnlag for kommende reforhandlinger av byvekstavtalene. Formålet er å vise hvordan det enkelte byområdet kan nå nullvekstmålet gjennom ulike virkemiddelpakker. Det vises til de respektive byutredningsrapportene og samlerrapporten for nærmere detaljer.

De enkelte byområders rapporter ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 07.11.2025 – 15.03.2026. De ble sendt hver enkelt part i byvekstsamarbeidet og lagt ut på Statens vegvesens nettsider.

Noen kommuner ba om utsatt høringsfrist for å rekke politisk behandling i respektive organ, og fikk til utløpet av mars 2026. Merknadene er i all hovedsak rettet mot de enkelte byområdene, med unntak av to innspill som er kommet uavhengig av byområde.

## 2. Merknader mottatt etter høring og offentlig ettersyn

I dette kapitlet redegjøres det for alle innkomne merknader. I tabellen er det skrevet et sammendrag av alle merknadene etterfulgt av Statens vegvesen sine kommentarer til disse.

Merknadene er vedlagt i sin helhet bakerst i dette heftet.

Det er i perioden med høring og offentlig ettersyn mottatt om lag 200 merknader til sammen, i overkant av 140 fra enkeltpersoner og resterende fra kommuner, fylkeskommuner og interesseorganisasjoner fordelt på følgende byområder:

- Oslo-området (162)
- Bergens-området (13)
- Trondheims-området (11)
- Nord-Jæren (11)
- Uavhengig av byområde (3)

Statens vegvesen har vurdert innkomne merknader, og på bakgrunn av dette er **det ikke foretatt noen justeringer** av byutredningsrapportene.

Høringsuttalelsene med kommentarer oversendes Samferdselsdepartementet.

## 2.1 Innkomne merknader uavhengig av byområde

Det er kommet inn tre merknader som ikke er rettet mot ett bestemt byområde. Disse er oppsummert under og lagt i sin helhet i vedlegg.

### 2.1.1 Counting Hero

Merknad	Kommentar
Samkjøring er ikke omtalt i noen av byutredningene. Verken som tiltak, indikator, eller som del av virkemiddelpakker. Innsender mener nasjonale transportutredninger mangler en vurdering av å øke transporteffektiviteten i eksisterende kjøretøy.	Byutredningene har ikke inkludert analyser av samkjøring. Samkjøring har ofte blitt sett på som vanskelig å måle og følge opp, både som indikator og som virkemiddel, ettersom det krever omfattende datainnsamling og koordinering på tvers av ulike aktører.
Innsender foreslår at det innføres en ny indikator i nye byvekstavtaler: Samkjøringsindeks = gjennomsnittlig antall personer per bil (pers/bil)	Tas til orientering. Indikatorsettet utvikles kontinuerlig.

### 2.1.2 Kollektivtrafikkforeningen

Merknad	Kommentar
Det er behov for å øke, og ikke bare opprettholde kollektivtilbudet. Dette gir behov for økt og langsiktig statlig finansiering. Økt finansiering kan fordeles som rammetilskudd til fylkeskommunene, og/eller byvekst- og belønningsavtalene.	Tas til orientering. Det har ikke vært innenfor mandatet for byutredningen å se på hvilke finansieringskilder som kan benyttes for gjennomføring av de ulike virkemidlene.
Foreningen etterlyser bedre fremkommelighet for kollektivtrafikken, og viser til bruk av teknologi, og er faringer fra Nederland.	Tas til orientering.
Etterlyser nasjonal satsing på hjem-jobb-hjem-reiser og skattefradrag for bærekraftige arbeidsreiser.	Tas til orientering.
Anbefaler at Mobility as a Service (MaaS) vurderes og omtales som et nytt virkemiddel.	Tas til orientering. Byutredningene har omtalt teknologisk utvikling, inkludert Mobility as a Service (MaaS), men det er utfordrende å tallfeste den konkrete effekten av MaaS som virkemiddel.

<p>Foreningen anbefaler å ta i bruk mer datadrevet innsikt i NTP-prosessen for å bedre svare på hvordan den fylkeskommunale kollektivtrafikken kan tilby løsninger på nasjonale transportutfordringer.</p>	<p>Tas til orientering. Statens vegvesen ser positivt på forslag om å benytte mer datadrevet innsikt i NTP-prosessen, og anerkjenner at dette kan bidra til bedre forståelse av hvordan den fylkeskommunale kollektivtrafikken kan møte nasjonale transportutfordringer. Dette er et område hvor det er potensial for utvikling, men det har ikke vært innenfor mandatet for denne utredningen å vurdere konkrete løsninger for datadrevet innsikt.</p>
--	---

### 2.1.3 Norges Automobil-Forbund

Merknad	Kommentar
<p>Mange er avhengige av bilen på første del av hverdagsreisen. Det gjelder særlig de som bor i utkanten av byene og i omlandet til byene der kollektivtilbudet er dårlig. Etablering av innfartsparkeringer gjør at kollektivtransport blir et alternativ for flere, fordi du kan sette fra deg bilen underveis og bytte til kollektiv. Konkret dreier det seg om å kombinere bilens overlegne fleksibilitet med kollektivtrafikkens evne til å ta unna volum.</p>	<p>Tas til orientering. Statens vegvesen anerkjenner at mange reisende er avhengige av bilen for første del av hverdagsreisen, spesielt i områder med begrenset kollektivtilbud. Etablering av innfartsparkeringer er et viktig tiltak som kan gjøre kollektivtransport til et reelt alternativ for flere, ved å muliggjøre sømløs overgang mellom bil og kollektiv. Dette bidrar til å forene bilens fleksibilitet med kollektivtrafikkens kapasitet. Statens vegvesen ser positivt på slike løsninger og vil fortsette å vurdere hvordan innfartsparkeringer og andre tiltak kan styrke samspillet mellom ulike transportformer. Samtidig er det viktig å vurdere bruken av arealer rundt knutepunkt.</p>
<p>Plassere flere innfartsparkeringsplasser langs innfartsveier til byene, med fokus på effektiv overgang til videre kollektivtransport.</p> <p>Etablere bussruter uten mange stopp, som gir rask transport til arbeidsplasser og sentrum.</p>	<p>Tas til orientering</p>

Kollektivtransporten bør være tilpasset rushtid og pendlerbehov.

Kan kombineres med informasjonsskilt som varsler om kø og anbefaler Parkering.

Etablere skilt langs veinettet som viser hvor køene starter og hvor det er ledig kapasitet på innfartsparkering. Dette gir som effekt at trafikanter kan velge å parkere før de møter køen.

## 2.2 Innkomne merknader for Trondheims-området

Det ble mottatt totalt 11 høringsuttalelser til Byutredningen 2025 for Trondheims-området, hvorav fem kom fra offentlige sektormyndigheter og seks fra interesseorganisasjoner. Det er ingen høringsuttalelser fra enkeltpersoner.

Merknadene er kommentert i dette dokumentet. Merknadene er også lagt ved i sin helhet.

### Merknader fra sektormyndigheter/offentlige aktører

#### 2.2.1 Fylkeskommunen i Trøndelag

Merknad	Kommentar
Anbefaler at VP3 og VP4 legges til grunn for videre arbeid, men understreker behov for fleksibilitet i valg av virkemiddel og innretning.	Tas til orientering.
Peker på behovet for tydelig statlige avklaringer knyttet til langsiktig finansiering av kollektiv drift.	Avklaringer om finansiering er ikke en del av byutredningen. Merknaden tas til orientering.
Mener det bør vurderes en mer differensiert oppfølging av nullvekstmålet innenfor avtaleområdet.	Nullvekstmålet slik det foreligger er hovedpremisset for byutredningen. Merknaden tas til orientering.
Mener at restriktive virkemidler rettet mot biltrafikk er en nødvendig forutsetning for å nå nullvekstmålet, og at slike tiltak skal kombineres med styrket tilrettelegging for kollektivtransport, gange og sykling.	Utredningen viser dette med ulike virkemiddelpakker.
Videre arbeid med byvekstavtalen skal bygge på realistiske økonomiske forutsetninger, tydelig sammenheng mellom ambisjoner og faktisk gjennomførbarhet, samt en styringsmodell som sikrer nødvendig handlingsrom ved endrede forutsetninger.	Avklaring om finansiering er ikke en del av byutredningen. Merknaden tas til orientering.
Det er en svakhet at utredningen ikke har undersøkt effekten av å øke andelen skinnegående transport gjennom å etablere bybane i Trondheim.	Tas til orientering.

### 2.2.2 Trondheim kommune

Merknad	Kommentar
Det er brukt virkemidler som det i dag ikke er hjemmel for å innføre. (nevnt flere ganger i høringen fra kommunen)	Det var ingen føringer for omfanget av virkemidler i oppdraget. Tas til orientering.
Ønske om «å vise hvilken mobilitet virkemidlene gir for syklende og kollektivreisende»	Tas til orientering.
«metodisk feil at alle virkemiddelpakkene skal oppnå nullvekst»	Oppdraget til alle byområder var formulert slik at alle virkemiddelpakkene skulle oppnå nullvekst. Tas til orientering.
«misvisende å si at pakken (VP1) har hovedvekt på gange, sykkel og kollektivtiltak når dette ikke er tilfellet»	Tas til orientering.
Ønsker isolert effekt av arealfortetting	Skrevet i tekstform på s.72 i rapporten.
«savner en begrunnelse for hvorfor referanse 0+ er lagt til grunn og ikke referanse 0»	Oppdraget var felles for alle byområdene, bl.a. med alt. 0+ som referanse. Tas til orientering.
Endringer i elbilrabatten i bomringen kun i VP4.	Tas til orientering.
Kostnader knyttet til sykkelinfrastruktur er ikke inkludert	Kostnadene er tatt med i form av årlig vedlikeholdsutgifter for GS nettet.
Det er ikke regnet på netto nytte for virkemiddelpakkene	Det er beregnet netto nytte for virkemiddelpakkene 1-3 (se tabell side 125 i rapporten). For VP 4, se neste merknad.
Det er ikke gjort samfunnsøkonomiske analyser av virkemiddelpakke 4	Det foreligger pr i dag ingen omforent metodikk for å beregne samfunnsøkonomiske virkninger av endringer i arealbruk.
Savner kart i forbindelse med supplerende analyser	Tas til orientering.
oppfordrer til at alle figurer og figurtekster gjennomgås slik at det blir lettere for leseren å forstå hva de forteller	Tas til orientering.
Komplisert fremstilling av enkeltvirkemidler	Tas til orientering.
Flere figurer har mangelfull tekstbeskrivelse	Tas til orientering.
Trafikkarbeid for de ulike kommunene i 2050 mangler	Tas til orientering.
Forklaring på forbedring av sykkeltilbud og innføring av bompenger mangler	Tas til orientering.
«innen 2036 antas det at elsykkel vil være	Tas til orientering.

like vanlig som sykkel er i dag. Denne påstanden er ikke begrunnet»	
Sammensetningen av virkemiddelpakkene er komplisert.	Tas til orientering.
Bruk av virkemidler som ikke er anvendbare	Det var ingen føringer for omfanget av virkemidler i oppdraget. Tas til orientering.

### 2.2.3 Stjørdal kommune

Merknad	Kommentar
Viktig å opprettholde holdeplassene som er langs Trønderbanen i Stjørdal kommune i dag: Hell, Værnes, Stjørdal og Skatval.	Tas til orientering.
Det er viktig for Stjørdal at det satses på kollektivtilbudet også ut over togtilbudet. Et godt utbygd kollektivtilbud kombinert med god tilgang til mikromobilitet er derfor viktig å at se på for å kunne redusere bilbruk ut over sentrum.	Tas til orientering.
Videre utredning av alternativer til videreføring av bomstasjon på Ranheim for å håndtere økt trafikk på E6 øst når prosjektbommen på E6 Øst fjernes fra 2050. Kommunestyret ber også om at man vurderer andre former for veiprising.	Tas til orientering.
Forutsetter at man opprettholder dagens billettzone A for kollektivtrafikken.	Tas til orientering.
Videre arbeid med byveksttalen bør ta utgangspunkt i virkemiddelpakke 3 eller 4, som gir et bedre samsvar mellom måloppnåelse og realistisk gjennomføringsevne for kommuner med både by- og distriktstruktur.	Tas til orientering.
Det er nødvendig å styrke lokale bussruter som bringer reisende til kommunens togstasjoner, slik at innbyggerne får et sømløst tilbud videre med tog til Trondheim og deretter metro eller andre busslinjer i byområdet.	Tas til orientering.
Oppfølgingen av nullvekstmålet må tilpasses kommuner med store avstander og spredt bosetting, slik at tiltakene blir praktisk gjennomførbare og gir ønsket	Tas til orientering.

effekt.	
---------	--

### 2.2.4 Malvik kommune

Merknad	Kommentar
Malvik kommune er bekymret for biltrafikkvekst som følge av utbyggingen av E6 Ranheim – Værnes og avslutning av bompengerekkrevingen for prosjektet.	Tas til orientering.
Malvik kommune mener det er viktig at tiltak som rammer bilister, kompenseres med reelle og attraktive alternativer for å unngå usosiale fordelingsvirkninger.	Tas til orientering.
Innføring av kilometerbasert avgift (Virkemiddelpakke 1) vil treffe Malvik hardere enn dagens system, da også interne reiser i kommunen vil bli avgiftsbelagt. Samtidig ser vi at bomstasjoner plassert på kommunegrensene effektivt kan redusere gjennomgangstrafikken og få flere til å løse sine behov lokalt.	Tas til orientering.
Malvik kommune støtter følsomhetsanalysen om fire tog i timen på Trønderbanen. En reduksjon i reisetid fra 39 til 24 minutter mellom Trondheim og Stjørdal, kombinert med kvartersfrekvens, vil gjøre toget til et svært konkurransedyktig alternativ til bil.	Tas til orientering.
Utvikling av Hommelvik og Vikhammer som sterke kollektivknutepunkt er avgjørende.	Tas til orientering.
Malvik har et stort potensial for økt sykkelbruk, spesielt i områdene 1-2 kilometer rundt kommunesentrene. Vi støtter målet om et sammenhengende og trygt gang- og sykkelveinett som også inkluderer god vinterdrift, da dette er avgjørende for at flere skal velge bort bilen på korte reiser.	Tas til orientering.

### 2.2.5 Skaun kommune

Merknad	Kommentar
Tar Byutredningen 2025 til orientering og støtter virkemiddelpakke 3.	Tas til orientering.

## 2.2.6 Interesseorganisasjoner/private aktører

Fra	Merknad	Kommentar
Kollektivtrafikkforeningen	Se felles innspill	Se felles innspill
Norsk elbilforening	<p>Mener det fortsatt skal være Miljødifferensierte takster i bomring; <i>Dagens regel om 70 prosent elbiltakst må ligge fast.</i></p> <p>Stiller spørsmål om det er riktig at redusert bomtakst for elbil bidrar til trafikkvekst.</p> <p>Byvekstavgiftene må vurdere flere tiltak for å nå nullvekst</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Beregninger viser at lavere generaliserte reisekostnader for bil/ elbil fører til økt transportarbeid.</p> <p>Tas til orientering</p>
Norges Lastebileier-Forbund Trøndelag	<p>Krever at næringstransporten blir aktivt med i planleggingen, og peker på at behovet for effektiv varetransport øker som følge av befolkningsveksten.</p> <p>Mener byindeksen gir et skjevt bilde av trafikkutviklingen</p> <p>Bilrestriktive tiltak må ikke skade næringslivets rammevilkår.</p> <p>Flere myke trafikanter krever bedre separasjon fra tungtransport.</p>	Tas til orientering

	Foreslår egen bylogostikkstrategi	
<b>Syklistforeningen</b>	<p>I Trondheimsområdet må derfor utbygging av et sammenhengende sykkelveinett prioriteres høyt i alle sentrale transportkorridorer og mellom viktige målpunkt som boligområder, arbeidsplasser, skoler og kollektivknutepunkter.</p> <p>Transportmodellene som ligger til grunn for byutredningen og senere beslutninger bør i større grad fange opp potensialet for sykling, særlig for korte og mellomlange reiser i byområder.</p> <p>For å øke sykkelandelen er det også nødvendig med tiltak utenfor selve transportinfrastrukturen. Arbeidsplasser, skoler og offentlige virksomheter bør i større grad legge til rette for sykling gjennom god sykkelparkering, garderober og andre praktiske fasiliteter.</p> <p>Syklistforeningen mener også rapporten må peke tydeligere på hele det samfunnsøkonomiske aspektet ved økt sykling. Det er enorme helsegevinster knyttet til økt sykkelbruk for den enkelte og for den samlede folkehelsen.</p>	Tas til orientering.

	<p>Syklistforeningen mener at en tydeligere prioritering av sykkel vil bidra til å nå nullvekstmålet, samtidig som det gir gevinster for klima, folkehelse, bymiljø og framkommelighet.</p>	
<p><b>Norges Automobil- Forbund</b></p>	<p>Generelt for alle byområdene i første del av høringsinnspillet. Merknader og kommentarer videre er på merknadene til Trondheimsområdet.</p> <p>Viser til endring i RVU fra 2024 til 2025 med økt bilførerandel til tross for økte restriktive tiltak mot bil.</p> <p>Det må etableres byinterne parkeringsplasser ved kollektivknutepunkt. I tråd med NAFs generelle syn vil det også være behov for innfartsparkeringer på de større veiene inn mot Trondheim.</p> <p>Negative til å innføre parkeringssoner med høyere takst, slik det er foreslått.</p> <p>Dersom man må velge mellom de foreslåtte pakkene, mener NAF at en kombinasjon av pakke 1 og pakke 4 fremstår som det mest realistiske, gjennomførbare og balanserte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 25 % reduksjon i kollektivtakstene</li> <li>• Doblet frekvens på buss</li> <li>• Dagens parkeringssoner videreføres uten økte</li> </ul>	<p>Tas til orientering</p>

	<p>takster</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konsentrert arealbruk gjennom styrking av bydelssentre</li> </ul> <p>Bedre tilrettelegging for mikromobilitet</p>	
<b>Opplysningsrådet for veitrafikken</b>	<p>Savner tiltak for bedre framkommelighet.</p> <p>Peker på behovet for et sammenhengende godt vegnett og økende vedlikeholdsbehov.</p> <p>Utredningen omtaler samfunnssikkerhet og beredskap i for liten grad, og nevner spesifikt Klima/miljø (ekstremvær), ytre militære trusler og sårbarhet knyttet til økt elektrifisering og smart infrastruktur.</p>	Tas til orientering

## 2.3 Innkomne merknader for Oslo-området

Det ble mottatt totalt 162 høringsuttalelser til Byutredningen 2025 for for Oslo-området, hvorav 14 kom fra offentlige sektormyndigheter og 148 fra private aktører og enkeltpersoner. Merknadene er kort oppsummert (med assistanse fra Copilot), og kommentert i dette dokumentet der det er relevant. Merknadene er også lagt ved i sin helhet.

### Merknader fra sektormyndigheter/offentlige aktører

#### 2.3.1 Fylkeskommunen i Akershus

Merknad	Kommentar
Akershus fylkeskommune støtter ambisjonen om nullvekstmålet, men understreker at målet er svært krevende å nå frem mot 2050 og må forvaltes rasjonelt og fleksibelt. Fylkeskommunen peker på at privatbil fortsatt vil være nødvendig for mange, særlig der kollektivtilbudet er svakt. Det påpekes at sosiale, geografiske og fordelingsmessige konsekvenser må hensyntas og innbyggernes frihet respekteres. Det etterlyses større økonomisk handlingsrom for finansiering av positive virkemidler som bedre og rimeligere kollektivtransport, flere innfartsparkeringer og lavere togpriser. Utredningen beskrives å være teoretisk og kritiseres for manglende vurderinger av nye mobilitetsløsninger som selvkjørende bestillingstransport. Det ønskes ikke å pålegge inngripende tiltak på privat eiendom som P-avgift. Videre utredning av kilometerbaserte bompenger kan aksepteres under visse forutsetninger, som at inntektene skal gå til lokale formål og at sosial rettferdighet sikres.	Finansiering av kollektivtilbudet er ikke en del av byutredningen, men flere av tiltakene som etterlyses vil kunne bidra til å oppnå nullvekstmålet. Disse er i ulik grad analysert og vurdert i byutredningen for Oslo-området, mens nye mobilitetsløsninger i kjølvannet av teknologiutviklingen har bredere omtale i samlerapporten for alle byområdene. I analysene av virkemiddelpakkene er det forutsatt at nullvekstmålet skal oppnås for hele Oslo og Akershus samlet, men det er også gjort enkelte vurderinger- og vist resultater knyttet til geografi og fordelingsvirkninger. Øvrige innspill tas til orientering.

#### 2.3.2 Oslo kommune

Merknad	Kommentar
Oslo kommune beskriver byutredningen	Tas til orientering.

<p>som et godt faglig grunnlag for reforhandling av byvekstavgiften, sammen med andre sentrale planer og utredninger. Utredningen viser at sterk befolkningsvekst og dagens arealbruk vil føre til betydelig vekst i personbiltrafikken mot 2050 dersom nye virkemidler ikke iverksettes, særlig i Akershus hvor veksten er langt større enn i Oslo. Kommunen slutter seg til konklusjonen om at nullvekstmålet krever en kombinasjon av restriktive tiltak og sterk satsing på kollektivtransport, gange og sykkel, samt samordnet areal- og transportplanlegging. Oslo kommune fremhever at bompenger og parkeringsregulering er de mest effektive virkemidlene, og peker på potensialet for mer treffsikre og rettferdige bompengesystemer, inkludert kilometerbasert prising. Det pekes på at en del temaer, som mulige gevinster av redusert hastighet på lokalveinettet, kunne vært sterkere framhevet. Samtidig påpekes svakheter i analysene og vurderingene knyttet til forutsetninger, befolkningsusikkerhet, kollektivdriftskostnader, regelverk, ny teknologi, økt næringstransport og begrensninger i modellverktøyene.</p>	
--	--

### 2.3.3 Aurskog-Høland kommune

Merknad	Kommentar
<p>Aurskog-Høland kommune mener hovedprinsippet må være å oppfordre til flere ønskede handlinger ved å gjøre ønsket atferd mer attraktivt, ikke kun begrense bilbruk. Et godt kollektivtilbud som faktisk kan erstatte bilen er avgjørende. Kommunen er kritisk til bomringer rundt regionbyer og generelle veiprisingsordninger som ikke tar hensyn til lokale forhold. Før bilrestriksjoner innføres, må det finnes gode løsninger for gange, sykkel og kollektivtransport, og det</p>	<p>Trafikksikkerhet og nullvisjon har ikke vært et hovedtema i utredningen, men er omtalt. Det er også tallfestet i hvilken grad de analyserte virkemiddelpakkene kan bidra til å oppfylle nullvisjonen. Finansiering av kollektivtilbudet er ikke en del av byutredningen. Øvrige innspill tas til orientering.</p>

<p>må differensieres mellom tettsteder og utkanter. Ulik kollektivprising i og utenfor rush beskrives å ramme skjevt. Kommunen etterlyser vurderinger av trafikksikkerhet og nullvisjonen, og mener staten må ta større ansvar, særlig for finansiering og jernbanetilbud.</p>	
--	--

### 2.3.4 Bærum kommune

Merknad	Kommentar
<p>Bærum kommune mener byutredningen gir et godt faglig grunnlag og tydeliggjør at nullvekstmålet for biltrafikk ikke kan nås med dagens virkemidler, særlig som følge av sterk befolkningsvekst i Akershus og et fortsatt bilavhengig bosettingsmønster. Kommunen peker på at forventet trafikkvekst vil føre til økt kø, svekket fremkommelighet, økte miljøbelastninger og redusert kvalitet i knutepunkter og bymiljø. Bærum understreker at privatbilen fortsatt vil ha en viktig rolle, og at restriktive tiltak som parkeringsregulering og bompenger må ses i sammenheng med et attraktivt, rimelig og kapasitetssterkt kollektivtilbud. Kommunen er kritisk til nye bomsnitt innenfor egne grenser, støtter videre utbygging av innfartsparkeringer, knutepunkter og bedre tverrgående bussforbindelser, og fremhever betydningen av store investeringer som E18 Vestkorridoren og Fornebubanen. Bærum etterlyser økt statlig medvirkning, åpner for ny teknologi som selvkjørende kjøretøy, og peker på viktigheten av forhold som kvalitet i byutviklingen og sosial bærekraft. Kommunen mener det er behov for å diskutere nullvekstmålet i lys av hvordan byrden med å nå nullvekstmålet fordeler seg.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

### 2.3.5 Enebakk kommune

Merknad	Kommentar
<p>Enebakk kommune støtter målsettingen om reduserte klimagassutslipp og en mer bærekraftig transportutvikling. Samtidig mener kommunen at:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nullvekstmålet må praktiseres mer fleksibelt for omegnskommuner</li> <li>• Kollektivtilbudet og veistandard må styrkes betydelig før restriktive tiltak innføres</li> <li>• Bompenggeordninger må innrettes mer rettferdig og treffsikkert</li> <li>• Inngripende tiltak på privat eiendom ikke bør gjennomføres</li> <li>• Kommuner uten knutepunktstatus må få bedre rammer for lokal næringsutvikling</li> </ul> <p>Kommunen ber om at disse forholdene tas med i videre arbeid og i grunnlaget for reforhandling av byvekstavgiftene.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

### 2.3.6 Frogn kommune

Merknad	Kommentar
<p>Frogn kommune mener byutredningen konkluderer med at det kreves svært inngripende tiltak for å nå nullvekstmålet, herunder økte bompenger, strengere parkering og sterkere regulering av reisevaner. Dette vil ha betydelige konsekvenser for hverdagen, særlig i områder med spredt bosetting og svakt kollektivtilbud, der bil er en nødvendighet. Utredningen kritiseres for manglende geografisk differensiering og for å overvurdere biltrafikkproblemet nasjonalt. Videre pekes det på at viktige forhold som hjemmekontor, fleksitid og omsorgsreiser i liten grad er analysert. Det etterlyses derfor en revurdering av nullvekstmålet, og større vekt på livskvalitet, sosial bærekraft og løsninger som fungerer i praksis.</p>	<p>I analysene er det forutsatt at dagens nullvekstmål skal oppnås for hele Oslo og Akershus samlet, men det er også gjort enkelte vurderinger- og vist resultater knyttet til geografi og fordelingsvirkninger. Økt bruk av hjemmekontor inngår kun i følsomhetsanalysen, og vurderes å kunne bidra til oppnåelse av nullvekstmålet. Øvrige innspill tas til orientering.</p>

### 2.3.7 Lillestrøm kommune

Merknad	Kommentar
<p>Lillestrøm kommune påpeker at de har lagt til rette for en arealbruk som bygger opp under nullvekstmålet. De erkjenner behovet for virkemidler som begrenser veksten i biltrafikken da kommunen beregnes å få høyest trafikkvekst av alle kommunene i Oslo og Akershus. Det fremheves at kollektiv-, gang- og sykkeltiltak alene ikke er tilstrekkelig. Kommunen er kritisk til forslag om bomring rundt regionbyer og generelle veiprisingstiltak, som vurderes som lite treffsikre og potensielt skadelige for Lillestrøms rolle som regionby og handelssenter. Et vesentlig forbedret kollektivtilbud anses som avgjørende for legitimitet og måloppnåelse, og staten beta et langt større ansvar for finansiering og for å sikre jernbanetilbudet. Før reforhandlingene bør forslag til virkemiddelpakker utredes nærmere og konkretiseres.</p>	<p>Finansiering av mulige virkemidler er ikke en del av byutredningen, men analysene tyder på at virkemidlene som omtales av kommunen kan bidra til å oppnå nullvekstmålet i ulik grad. Øvrige innspill tas til orientering.</p>

### 2.3.8 Lørenskog kommune

Merknad	Kommentar
<p>Lørenskog kommune påpeker at de tar nullvekstmålet på alvor ved å legge til rette for grønn mobilitet og en tydelig vekstfordeling til knutepunktene. De understreker viktigheten av å nå nullvekstmålet gjennom en kombinasjon av bilrestriktive tiltak og styrking av kollektivtransport, gange og sykling, og er positive til at det utredes virkemiddelpakker som grunnlag for reforhandlingene. Kommunen er opptatt av at deres interesser ivaretas i byvekstavtalene, og at de involveres. Det pekes på at utbygging av T-baneforlengelsen til Lørenskog sentrum og forbedret busstilbud er avgjørende. De</p>	<p>Tas til orientering.</p>

etterlyser betydelig satsing på jernbane, inkludert bedre punktlighet og tilrettelegging for gående og syklende ved stasjonene. Kommunen vektlegger at investeringer i gode alternativer til bil må balanseres mot restriktive tiltak for å sikre lokal aksept og nødvendig mobilitetsutvikling.	
--	--

### 2.3.9 Nesodden kommune

Merknad	Kommentar
Nesodden kommune er positiv til at det foretas en helhetlig vurdering av samferdselssituasjonen i Oslo-området. Nesodden kommune mener det bør legges større vekt på hvilke implikasjoner byvekstavgiftene og virkemiddelpakkene har på de mindre kommunene i Akershus, i lys av at disse også er press-kommuner. Et viktig tiltak for å redusere bilbruken er å forbedre kollektivforbindelser mellom tilgrensende kommuner. For Nesoddens del betyr det sammenhengende bussforbindelse mellom Nesodden-Ås-Ski- Vinterbro. <i>(Tekst fra vedtatt uttalelse er gjengitt i sin helhet)</i>	Tas til orientering.

### 2.3.10 Nordre Follo kommune

Merknad	Kommentar
Nordre Follo kommune tar byutredningen til orientering og vurderer den som et nyttig faglig grunnlag for reforhandling av byvekstavgiften. Kommunen erkjenner at det vil være krevende å nå nullvekstmålet fremover og understreker at målet må forvaltes rasjonelt. Det understrekes at staten må bidra med forutsigbar og betydelig finansiering til miljøvennlig transport slik at forventet vekst i biltrafikken kan begrenses. Videre fremheves at flere bilregulerende tiltak må forutsette kraftig forbedret kollektivtilbud,	Finansiering av mulige virkemidler er ikke en del av byutredningen, men analysene tyder på at økt satsing på miljøvennlig transport vil bidra til å oppnå nullvekstmålet. Øvrige innspill tas til orientering.

<p>lavere kollektivpriser og økt kapasitet på innfartsparkering samt at virkemidler må tilpasses befolkningsgrunnlag og bosettingsmønster. Kommunen støtter ikke bomring rundt Ski, men er foreløpig åpne for å vurdere kilometerbaserte bompenger under forutsetninger om lave takster, strengt personvern samt sosial og geografisk rettferdighet.</p>	
--	--

### 2.3.11 Rælingen kommune

Merknad	Kommentar
<p>Rælingen kommune anerkjenner at nullvekstmålet er nødvendig, men understreker at økt bruk av bompenger forutsetter reelle og gode kollektivalternativer på Romerike. Kommunen peker på manglende kapasitet, høye priser, dårlig punktlighet og svakt samspill mellom buss og tog i regionen. Det etterlyses blant annet billigere billetter, bedre frekvens, kapasitet og punktlighet samt økt komfort i rushtid. Kommunen er imot bomring rundt Lillestrøm, men åpen for en mer helhetlig, kilometerbasert veipricing. Det forventes også at varslede statlige midler til lavere pris på månedsbillett tas i bruk.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

### 2.3.12 Ullensaker kommune

Merknad	Kommentar
<p>Ullensaker kommune er sterkt kritisk til nullvekstmålet slik det praktiseres, og mener målet er urealistisk uten betydelige statlige investeringer i kollektivtransport og jernbane. De avviser økte bompenger og bilregulerende tiltak rundt regionbyer som Jessheim, og etterlyser kraftigere satsing på kollektivforbindelsene mellom Jessheim, Kløfta og Oslo, inkludert dobbeltspor og bedre samspill mellom buss og tog. Kommunen understreker</p>	<p>Tas til orientering.</p>

<p>viktigheten av sosial bærekraft og geografisk rettferdighet, og påpeker at byutredningen undervurderer behovene i vekstområdene på Øvre Romerike. De mener tiltak må tilpasses lokale forhold og at virkemidler innen arealutvikling må få tydeligere rolle i kommende reforhandling av byveksttalen. Det rettes også sterk kritikk til Statens vegvesen sin rolle knyttet til byutredningen.</p>	
--	--

### 2.3.13 Ås kommune

Merknad	Kommentar
<p>Ås kommune tar Byutredningen for Oslo-området til orientering. Byutredningen viser at det vil bli krevende å nå et nullvekstmål, og nullvekstmålet fremstår som urealistisk symbolpolitikk i en kommune/region med sterk vekst. Ås kommune legger til grunn at byutredningen beskriver en bred virkemiddelbruk, der både stimulerende og regulerende tiltak inngår. For å redusere veksten i biltrafikken må det skje en betydelig styrking av kollektivtilbudet, lavere billettpriser og bedre tilrettelegging for sykkel og gange, slik at innbyggerne får reelle alternativer til bil. Virkemidlene må tilpasses lokale forhold, særlig i en pendlingskommune med varierende kollektivdekning. Det må sikres gode overgangsløsninger mellom bil og kollektivtransport, herunder innfartsparkering og lokal busstilknytning. Ås kommune understreker behovet for at staten bidrar med forutsigbar og betydelig finansiering til miljøvennlig transport for å minimere unødig vekst i biltrafikken. Ås kommune støtter ikke innføring av bomsnitt/bomring og/eller veiprisering i og omkring regionale byer. <i>(Tekst fra vedtatt uttalelse er gjengitt i sin helhet)</i></p>	<p>Finansiering av mulige virkemidler er ikke en del av byutredningen, men analysene tyder på at økt satsing på miljøvennlig transport vil bidra til å oppnå nullvekstmålet. Øvrige innspill tas til orientering.</p>

### 2.3.14 Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (kommunene Aurskog-Høland, Lillestrøm, Lørenskog, Nittedal og Rælingen)

Merknad	Kommentar
<p>SNR understreker at byutredningen gir et godt bilde av regionens utfordringer, men at nullvekstmålet har svært ulike forutsetninger og konsekvenser i ulike deler av Oslo-området. Det vises til at de fem kommunene i SNR er blant landets sterkest voksende, og at trafikkveksten kan bli betydelig uten målrettede tiltak og økt kollektivkapasitet. Det kunne i større grad vært vurderinger av kostnader, lokal gjennomførbarhet og juridiske forhold, særlig knyttet til bomstasjoner og lokale konsekvenser. De har vurdert alle virkemiddelpakkene, og mener 3 og 4 best tar høyde for hele Oslo-områdets geografi og bidrar til å redusere regionale forskjeller, men at også næringstransport må inkluderes. SNR ber om at staten må ta større ansvar gjennom nødvendige investeringer, at det etableres bedre samarbeidsarenaer og at videre prosess i større grad tar hensyn til regionale forskjeller, behov og vekstbaner.</p>	<p>Lokal gjennomførbarhet og juridiske forhold har i liten grad vært tema i byutredningene, mens kostnader for de ulike virkemiddelpakkene inngår som en del av den samfunnsøkonomiske analysen. Øvrige innspill tas til orientering.</p>

### 2.3.15 Interesseorganisasjoner/private aktører

Fra	Merknad	Kommentar
<p>Bytrafikk</p>	<p>Bytrafikk er kritisk til byutredningens faglige grunnlag og metode. Det pekes blant annet på at utredningen mangler helhetlig kollektivstrategi, og at det er en svakhet at nye sentrumstunneller for bane inngår i referansealternativet. Det etterlyses bedre utnyttelse av eksisterende kollektivkapasitet, knutepunkter, fremkommelighetstiltak og</p>	<p>Utformingen av referansealternativene og virkemiddelpakkene er forankret i felles retningslinjer for alle byutredningene. Mulig fremtidig kollektivtilbud er en sentral del av byutredningen, men detaljert utvikling av hhv. Jernbane- og t-banesystemet i Oslo-området belyses primært i pågående utredninger fra</p>

	videreføring av anbefalingene fra KVV Oslo-navet. Det bes om at det utvikles et mer moderat referansealternativ og mer egnede virkemiddelpakker. Bytrafikk har også gitt omfattende kapittelvise merknader.	Jernbanedir. og Ruter (Kollektivstudie Østlandet og Helhetlig t-baneutredning). Øvrige innspill og kapittelvise merknader tas til orientering.
Galleri Oslo Utvikling AS	Galleri Oslo Utvikling støtter byutredningen som kunnskapsgrunnlag, men etterlyser tydeligere kobling mellom analyser og konkrete planer og prioriteringer. De peker på Oslo S og sentrum øst som kritiske og belastede områder, og anbefaler detaljerte tiltak innenfor trafikkreduksjon, nye bomsnitt, gate-/veiomforming og prioritering av bylivstiltak i videre forhandlinger. Det bes om klare føringer for videre planlegging av gatebruk og knutepunktutvikling.	Byutredningen analyserer og omtaler ulike virkemidler primært på overordnet nivå, og inneholder ikke anbefalinger eller prioriteringer av enkelttiltak. Flere av de mer detaljerte tiltakene det pekes på kan imidlertid være relevante å vurdere i videre arbeid med både byveksttalen og andre prosesser. Øvrige innspill tas til orientering.
Groruddalen Miljøforum	Groruddalen Miljøforum vektlegger behov for reduksjon av gjennomgangstrafikk, støy og lokal luftforurensning, og da særlig langs E6 og Trondheimsveien i Groruddalen. De etterlyser løkløsninger, bedre kollektivtilbud som T-bane til A-hus og innfartsparkering i Akershus, lavere hastigheter på hovedveier og en mer rettferdig bompenggeordning som veiprising med differensierte takster. Ytterligere bilrestriksjoner internt i Oslo frarådes av hensyn til sosial bærekraft.	Tas til orientering.
Jernbaneforum	JBF støtter at byutredningen	Tas til orientering.

Kongsvingerbanen	legges til grunn som kunnskapsgrunnlag for reforhandlingene, men understreker at et sterkt forbedret kollektivtilbud må sikres for at vedtatte mål skal nås. Det pekes på jernbanens nøkkelrolle for nullvekstmålet og regional utvikling. Forumet viser til at kollektiv, sykkel og gange alene ikke er nok for å nå nullvekstmålet, spesielt på Romerike, og understreker at virkemiddelpakker må være sammensatt og differensierte i regionen for at de skal være bærekraftige. Det etterlyses en sterk satsing på Kongsvingerbanen, og vektlegges at utvikling av jernbanen er avgjørende.	
Kollektivtrafikkforeningen	Se felles merknad kap. 2.1	
Miljøpartiet De Grønne – Fylkestingsgruppa Akershus	MDG understreker betydningen av nullvekstmålet for klima, folkehelse og gode lokalsamfunn. De mener byutredningen gir god oversikt over hva som kreves for å oppnå målet, og ber om at nødvendige grep tas. Det påpekes at nullvekstmålet er krevende å nå uten økte inntekter til fylkeskommunen, lavere kollektivpriser og forbedret tilbud, og at byrdene ved trafikkbelastningen er ujevnt fordelt. Det etterlyses også grundigere vurderinger av selvkjørende bestillingstransport.	Tas til orientering.
NAF Romerike	NAF Romerike mener det er behov for styrking av kollektivtilbudet i regionen uten nye restriksjoner på personbilene, og at	Tas til orientering.

	<p>nullvekstmålet bør erstattes med et mobilitetsmål hvor både bilbruk og kvaliteten på kollektivtilbudet vektlegges. De advarer mot nye bomsnitt og økte bilrestriksjoner i områder med svak kollektivdekning, og peker på geografisk skjev fordeling av bompengebelastning og nytte av tiltak. Forlengelse av T-banen til Ahus og Lillestrøm, oppgradering av Lillestrøm knutepunkt og innfartsparkering fremheves som viktige tiltak, og økte parkeringsrestriksjoner pekes på som stort inngrep i mobiliteten. Viser også til høringsuttalelsen fra NAF sentralt, jfr. kap. 2.1 over.</p>	
Naturvernforbundet i Glåmdal	<p>Naturvernforbundet støtter nullvekstmålet, men mener det bør utvides til også å omfatte næringstransport og på sikt trafikkreduksjon. De kritiserer at planprosessen for E16 Kongsvinger-E6 er frikoblet fra byutredningen og advarer mot økt trafikk i kommunene øst for E6 samt mener det er sterkt beklagelig at byutredningen ikke omfatter kongsvingerregionen. Forbundet støtter bompenger, veiprising, forbedret kollektivtilbud og lavere, smartere kollektivtakster i regionen.</p>	Tas til orientering.
Norges Lastebileier-Forbund, Oslo og Akershus	<p>NLF advarer kraftig mot økte avgifter, flere bomsnitt og urealistiske krav om nullutslipp for tungtransport. De peker på mangel på teknologiske og</p>	Tas til orientering.

	<p>energimessige forutsetninger og mener tiltakene vil svekke en allerede presset, samfunnskritisk næring. NLF vil sterkt fraråde alle forslag som ikke realistisk lar seg gjennomføre økonomisk og teknologisk.</p>	
Norsk elbilforening	<p>Elbilforeningen støtter nullvekstmålet kombinert med tiltak for videre elektrifisering av kjøretøyparken. De fremhever at miljødifferensierte bomtakster har vært avgjørende for høy elbilandel og bør videreføres, samt peker på at sammenhengen mellom økt elbilandel og trafikkvekst ikke er entydig. Foreningen støtter nullutslippssoner for næringstransport, forlengede elbilinsentiver og økt fokus på kraftnett og beredskap. Det bes om at nullutslippsbiler maks skal betale 70 prosent av fullpristakst legges til grunn for reforhandlingene.</p>	Tas til orientering
Opplysningsrådet for veitrafikken	<p>OFV mener byutredningen peker på store utfordringer, men at nullvekstmålet er en lite presis indikator og ikke tilstrekkelig for å sikre samfunnsøkonomisk effektiv transportutvikling. De peker på store køkostnader i Osloregionen og etterlyser større fokus på fremkommelighet, smartere trafikkstyring og målrettet prising fremfor generelle restriksjoner. OFV understreker at bilparken fornyes langsomt, at vare- og næringstransport er</p>	Tas til orientering

	undervurdert, og at tungtransport fortsatt vil være fossilbasert lenge. De etterlyser bedre bruk av trafikkdata, behov for et godt og vedlikeholdt veinett samt større vekt på samfunnssikkerhet/beredskap.	
Oslo Handelsstands Forening	Handelsstandsforeningen mener nullvekstmålet er et lite treffsikkert styringsmål og bør erstattes med mål som vektlegger effektiv kapasitetsutnyttelse, redusert kø og bedre fremkommelighet. I den sammenheng vises det spesielt til en vedlagt utredning fra Vista Analyse. Det ønskes mer vekt på teknologisk utvikling, nye mobilitetsformer, kostnadseffektivitet og prioritering av gående m.m. De støtter veiprisering fremfor dagens bomring og generelle restriksjoner på areal og parkering. Det advares mot inngrep i privat eiendomsrett, og anbefales sterkere næringslivsperspektiv i videre arbeid med byvekstavtalen.	Tas til orientering
Syklistforeningen	Syklistforeningen støtter ambisjonene i byutredningen, og mener økt sykling er avgjørende for å nå nullvekstmålet i Oslo-området. De etterlyser sammenhengende sykkelveinett, riktigere transportmodellering, sterke fagmiljøer og en ny nasjonal sykkelstrategi. Det bes om at helsegevinster ved økt gange/sykling synliggjøres, og	Helsegevinster av økt sykkel og gange er bl.a. synliggjort for hver virkemiddelpakke som del av de samfunnsøkonomiske analysene i byutredningen, og er basert på tall fra Helsedirektoratet. Øvrige innspill tas til orientering.

	vektlegges at prioritering av sykkel, økonomiske virkemidler, tyveribekjempelse og tilrettelegging på arbeidsplasser er nødvendig for å øke sykkelandelen.	
--	--	--

### 2.3.16 Privatpersoner

Gjennom høringsperioden fikk Oslo-området inn 135 merknader fra enkeltpersoner. Innspillene anses å komme fra et relativt begrenset geografisk område med et homogent budskap. Alle innspillene er vedlagt i sin helhet.

Privatpersoners merknader preges i stor grad av kraftig motstand mot rushtidsprising av kollektivreiser og innføring av nye bomringer på vei (spesielt rundt Ski og Ås), selv om noen få også uttrykker støtte til denne type virkemidler. Det pekes særlig på økonomiske konsekvenser for familier, pendlere, studenter og lavinntektsgrupper. Flere beskriver et mangelfullt og upålitelig kollektivtilbud som ikke kan erstatte bilen, og frykter svekket handel, redusert deltakelse i idrett og kultur og økt fraflytting. Mange mener tiltakene vil ramme urettferdig, skape sosial ulikhet og gjøre hverdagen vesentlig dyrere uten å gi reelle miljøgevinster. Flere vektlegger at et betydelig forbedret kollektivtilbud må på plass før eventuelle restriktive tiltak på bilkjøring innføres.

#### **Kommentar:**

Det understrekes at byutredningen ikke tar stilling til hvilke enkeltvirkemidler som skal innføres, men primært analyserer virkninger og mulige konsekvenser av et utvalg av disse. Konkret utforming og prioritering av ulike virkemidler skjer gjennom kommende reforhandling av byvekstavtalen for Oslo-området med tilhørende prosesser. Det beregnes imidlertid en betydelig trafikkvekst fremover dersom dagens virkemiddelbruk videreføres, spesielt i deler av Akershus. Byutredningen beskriver at dette gir behov for kraftfull satsing på grønn mobilitet, konsentrert arealbruk og bilrestriktive tiltak dersom nullvekstmålet skal oppnås, klima- og miljøbelastningene reduseres og trafikksikkerheten forbedres.

## 2.4 Innkomne merknader for Bergens-området

Det ble mottatt totalt 13 høringsuttalelser til Byutredningen 2025 for Bergens-området, hvorav seks kom fra offentlige sektormyndigheter. Merknadene er kommentert i dette dokumentet. Merknadene er også lagt ved i sin helhet. Det er kommet inn merknader fra enkeltpersoner og private aktører. De er gjengitt under.

### Merknader fra sektormyndigheter/offentlige aktører

#### 2.4.1 Fylkeskommunen i Vestland

Merknad	Kommentar
Vestland fylkeskommune registrerer den store veksten i kollektivreiser som blir lagt til grunn for å nå nullvekstmålet, og har ambisjoner om å være en viktig bidragsyter for å nå målet. VLFK peker på at det ikke er mulig å styrke kollektivtilbudet og håndtere en slik passasjervekst uten vesentlig økt statlig finansiering.	Finansiering av kollektivtilbudet er ikke en del av byutredningen.
Fylkeskommunen peker på at byutredningen viser at hele trafikksystemet i og rundt Bergen står i fare for å bryte sammen, og understreker behovet for snarest mulig realisering av bybanen til Åsane og forlenget Fløyfjelltunnel.	Prosjektene inngår i referanse 0+, men først i 2050.

#### 2.4.2 Bergen kommune

Merknad	Kommentar
Bergen mener transportpolitikken i større grad må legge til rette for god fremkommelighet for alle transportformer, fremfor å basere seg på restriktive tiltak som begrenser bilbruk.	Tas til orientering
Utvikling og oppgradering av vegnettet må prioriteres høyere i framtidige transportplaner. Fløyfjelltunnelen, Ringveg vest, Ringveg øst og E39 Vågsbotn–Klauvaneset nevnes spesielt.	Tas til orientering
Samferdselsprosjekter i Bergensområdet må i større grad finansieres av staten, og i mindre grad gjennom økt bruk av bompenger.	Tas til orientering
Byutredningen slår fast at kollektivtransporten må ta en vesentlig større andel av reisemiddelfordelingen fremover dersom nullvekstmålet skal nås. Bergen kommune vil derfor understreke viktigheten av at staten setter fylkeskommunen i stand til både å opprettholde	Tas til orientering

og videreutvikle et attraktivt og kapasitetssterkt kollektivtilbud i årene fremover. Kapasiteten på både bybanen og bussene inn mot sentrum er allerede presset i rushtiden.	
Bergen mener ikke det vil være akseptabelt med en virkemiddelpakke som har overdreven bruk av restriktive tiltak, og dermed vil påføre innbyggerne ekstrakostnader og mindre fleksibilitet.	Tas til orientering
Kommende byvekstavtale bør konsentrere hovedtyngden av virkemidlene der de har mest effekt: i Bergen, samtidig som omegnskommunene opplever tydelige fordeler til å delta i et forpliktende samarbeid.	Tas til orientering
Bergen løfter fram at kommunen allerede har gjennomført en god del inngripende tiltak for å begrense biltrafikk, og viser til best måloppnåelse av alle storbyene så langt. De er samtidig opptatt av dette ikke må begrense rammene til Bergen i ny avtale, og kommunen ber om at Bergen inkluderes i oppstarten av reforhandlingene sammen med de andre byene.	Tas til orientering

### 2.4.3 Alver kommune

Merknad	Kommentar
<p>Mener byutredningen har for sterkt fokus på arealbruk og byproblematikk.</p> <p>Lokalsamfunn i omlandet rundt Bergen er ikke transportproblem som skal løses, det er levende samfunn med egne behov og verdier.</p> <p>Peker på behov for ytterligere satsing på hurtigbåt mellom Knarvik/Frekhaug og Bergen, og på behov for ekspressbusser for at kollektivtrafikk skal kunne være konkurransedyktig mot bil.</p> <p>Innfartsparkering vil gjøre det lettere å kombinere bilbruk i rurale strøk med kollektivreiser til sentrumsområdene.</p>	<p>Virkemiddelpakkene 1–3 legger vedtatt KPA til grunn.</p> <p>Økt frekvens på hurtigbåt er en del av tiltakene i virkemiddelpakkene med økt kollektivsatsing. Nye ruter, ekspressruter, etc. er ikke en del av tiltakspakkene, men kan bidra til nullvekst.</p> <p>Innfartsparkering er ikke tema i transportmodellen, men kan bidra til nullvekst. Det er omtalt.</p>

### 2.4.4 Askøy kommune

Merknad	Kommentar
Askøy kommune har spilt inn to endringsforslag til rapporten som omhandler omskriving av tekst i avsnitt	Tekstforslagene er mottatt, og blir vedlagt rapporten, men rapporten blir ikke skrevet om.

1.5.5 Klimautfordringer (s 67–68) og avsnitt 2.2.2.3 (s74).	
<p>Utover tekstinnspillene bemerker Askøy at kommunen er positive til styrket kollektivtilbud, men er svært kritisk til restriktive tiltak og virkemiddelpakker som har effekt utenfor sentrumskjernen. Askøy vil ha levende bygder og kommuner også rundt Bergen sentrum. Tiltak som legger store begrensninger på arealbruk og øker kostnadene for de som bruker bil, kan ikke Askøy godta.</p> <p>Eventuelle framtidige bompengepakker/-prosjekt må være egne innkrevinger, og ikke innlemmes i bompengesystemet i bypakke Bergen.</p>	<p>Virkemiddelpakkene 1–3 legger vedtatt KPA til grunn.</p> <p>Det har ikke vært tema å innlemme nye bompengeprojekt i Bypakke Bergen.</p>

#### 2.4.5 Bjørnafjorden kommune

Merknad	Kommentar
Kommunen mener det er feil i forutsetningene i ADV TB3. Viser til at det er brukt 2 km som avstand fra regionsenter. Kommunen mener rett avstand er 4 km.	I Byutredningen er det lagt til grunn en streng tolking av Regional areal- og transportplan for tiltaksbanen med strengest fortetting. Dette er i tråd med RATP som sier at vekstsonen normalt er 2 km, men kan være inntil 4 km.
Etter at utredningen ble levert har kommunen vedtatt planprogram for KPA. Eksisterende senterstruktur skal videreføres.	Tas til orientering
Bjørnafjorden mener omegnskommunene må forhandle om midler til konkrete tiltak, og ikke økonomiske rammer. Ønsker RTM-kjøring for alle mindre prosjekt.	Ny tilskuddsordning skal håndtere tildeling av statlige midler.
Flere mål enn nullvekst må ligge til grunn (framkommelighet, beredskap og trafiksikkerhet).	Tas til orientering
Etterlyser en vurdering av sammenhengen mellom nytten trafikantene har av tiltakene som finansieres med bompenger	Sikter trolig her til at bilistene betaler for utbygging av store kollektivtiltak. I bypakker gjelder det utvidede nytteprinsippet ref. omtale i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029. Nytteprinsippet forstås her i

	vid forstand ved at også tiltak for gange, sykkel og kollektivtrafikk kan finansieres med bompenger dersom de gir nytte for betaler.
--	--

#### 2.4.6 Øygarden kommune

Merknad	Kommentar
Øygarden kommune mener virkemiddel i byveksttalen må ta hensyn til geografiske forskjeller, og at restriktive virkemidler blir balansert med styrket kollektivtilbud. I kommuner med spredt bosetting bør det legges til rette for at deler av reiser kan gjennomføres med privatbil, men kobles på gode overgangspunkt for kollektivtransport.	Virkemiddelpakkene 1–3 legger vedtatt KPA til grunn.
Restriktive tiltak mot bilbruk og på parkeringsplasser skal ikke være hovedvirkemiddel i spredtbygde strøk.	Parkeringsrestriksjoner i byutredningen er i hovedsak konsentrert til regionsenter og lokalsenter. Økte bompenger er utelukkende brukt som virkemiddel i Bypakke Bergen.

#### 2.4.7 Interesseorganisasjoner/private aktører

Fra	Merknad	Kommentar
Kristian Ruud	Savner vurdering av tiltak for å tilrettelegge for økt bruk av sykkel mellom Arna og Midtun, spesielt Fv. 587 Grimesvingene.	Det er testet effekt av å tilrettelegge for et effektivt og trygt tilbud til gående og syklende på hele vegnettet, der denne strekningen er inkludert. Det er ikke hensiktsmessig å kun se på den isolerte effekten av denne strekningen.
Bergen Parkering AS	Bergen Parkering AS mener parkering er et viktig og effektivt virkemiddel for å nå nullvekst, som kan styrkes gjennom en parkeringsstrategi, tydeligere kobling mot øvrige	I byutredningen er prising av parkeringsområder testet som begrensende tiltak på biltrafikk. Utarbeidelse

	<p>mobilitetsløsninger og å belyse effekter av offentlig eierskap av parkeringsanlegg for muligheter til å styrke ulike virkemidler som differensierte priser, samkjøring og beredskap.</p>	<p>av parkeringsstrategi og aktiv eierstyring ligger utenfor rammene av byutredningen, men kan være tema til reforhandling av byvekstavtalen.</p>
Bergen Sentrum AS	<p>Tilgjengelighet er en kritisk faktor for handels- og besøksnæringen i sentrum. Det savnes en bredere konsekvensanalyse av restriktive virkemidlers påvirkning på sentrumshandel og konsekvenser for næringene i (og med oppdrag) i sentrum, og for byen som reiselivsdestinasjon.</p> <p>Korttidsparkering og parkeringsanlegg må opprettholdes. Positiv til at pris brukes som restriktivt virkemiddel.</p> <p>Ber om at reforhandlingene sikrer god tilgjengelighet til sentrum, styrking av kollektivtilbudet, balansert virkemiddelbruk og prioritering av sentrum som regionalt virkemiddel.</p>	<p>Tas til orientering.</p>
Norsk Lastebileier-Forbund (NLF)	<p>Forbundet støtter nullvekstmålet. Ønsker at dagens differensierte takster med fritak for tunge nullutslippskjøretøy og reduserte takster for Euro 6 videreføres.</p> <p>Foreningen er opptatt av å sikre god tilgjengelighet for varelevering og mener framtidig byplanlegging bør sikre prioriterte korridorer for varetransporten, definerte vareleveringssoner skjermet for myke trafikanter og om nødvendig definerte tidssoner for varelevering for å unngå varelevering når det er mye folk i gatene.</p>	<p>Byutredningen peker på behovet for bedre tilrettelegging for varetransport og bylogistikk.</p> <p>Ny E39 Fjøsanger–Arna er ikke en del av referanse 0+, men det er gjennomført en følsomhetsvurdering av</p>

	<p>Viser til at vegsystemet i og rundt Bergen er sårbart. Økt næringsaktivitet i Bergen sør og Bjørnafjorden øker behovet for utbedring av Fv. 587 via Grimesvingene, fortrinnsvis ved ny ringveg øst mellom Fjøsanger og Arna. NLF mener dette er viktigere enn forlenget Fløyfjelltunnel.</p>	<p>prosjektet, som isolert sett viser reduksjon i trafikkarbeidet med 1 prosent i 2050 på grunn av innkorting.</p>
<p>Elbilforeningen</p>	<p>Viser til at insentivene for overgang til elektriske kjøretøy har god effekt på klimagassutslipp, og mener at dagens regel om maksimalt 70 pst. takst for nullutslippsbiler må videreføres når dagens byveksttaler skal reforhandles.</p> <p>Viser til at tall fra utstederen Skyttelpass viser om lag samme elbilandel gjennom bomstasjonene som for bilholdet. Dette taler for at økende elbilandel ikke i seg selv er en sterk drivkraft for trafikkvekst.</p> <p>Viser også til at det mangler en vurdering av at det kan være motsatt kausalitet: at de som allerede har en reisehverdag med høyt bilbehov først velger elbil – ikke at elbil fører til mer kjøring.</p> <p>Viser til at redusert rabatt for elbiler som eneste virkemiddel flytter finansieringsbyrden over på elbilistene alene, og svekker grunnlaget for miljødifferensierte takster.</p> <p>Elbilforeningen mener at dersom man i fremtiden skal vurdere veipricing, må dette gjøres med miljødifferensiering.</p> <p>Peker på at bompengefritak for elektriske varebiler og</p>	<p>70 pst. takst for nullutslipp ligger til grunn for analysen.</p> <p>Skyttelpass har om lag 5 pst. av utstederpasseringene i Bypakke Bergen. Tall fra Ferde viser at passeringer med elbiler i takstgruppe 1 i september 2025 var 54,6 pst. Som tyder på at elbiler benyttes i større grad enn bilholdet tilsier.</p>

	<p>nullutslippssoner bør innføres for å insentivere næringstransporten til å elektrifisere.</p>	
Bergen Næringsråd	<p>Bergen næringsråd har levert en grundig og utfyllende høringsuttale som peker på at kunnskapsgrunnlaget er mangelfullt og delvis misvisende, særlig når det gjelder effektene av nullvekstmålet, samfunnsøkonomiske analyser og konsekvenser for handel, byliv og barnefamilier.</p> <p>Videre trekkes det frem at inngripende virkemidler ikke står i forhold til dokumenterbare effekter, og at målene kan nås uten bruk av restriktive tiltak.</p> <p>Hovedpunktene er oppsummert under:</p> <p>Nullvekstmålet vil ha begrenset klimaeffekt fordi kjøretøyparken i hovedsak allerede er elektrifisert.</p> <p>Trafikk unntatt nullvekstmålet er ikke skilt ut i analysen.</p> <p>Trekker frem at åpenbare feil og motstridende tall må rettes. Det vises til at det er oppgitt to ulike tall for veitrafikkens bidrag til klimagassutslipp, og at begge ikke kan være rett samtidig.</p>	<p>Byutredningen har pilotert to ulike metodeutviklinger. En for fordelingsvirkninger i samarbeid med TØI for å kunne se på virkemiddelpakkenes konsekvenser for spesifikke grupper, herunder barnefamilier. Samt en pilot for ikke-prissatte virkninger, herunder byliv. Byutredningen inneholder ikke en analyse av sentrumshandel. Da dette ikke anses som del av oppdraget.</p> <p>Det er isolert sett riktig at elektrifiseringen, heller enn nullvekstmålet bidrar til reduserte klimautslipp fra vegtrafikken i 2036 og 2050.</p> <p>Trafikk som er unntatt nullvekstmålet er skilt ut og ikke en del av analysen. Dette er omtalt i kap. 10.3.</p> <p>Beregnet klimagassutslipp er omtalt i kap. 1.5.1 s. 58. Der fremkommer det at vegtrafikk står for 35 pst. av klimagassutslippene. I rapporten er det også vist en oppsummering fra Bergen kommunes Grønn</p>

	<p>Den samfunnsøkonomiske analysen vurderes som lite relevant og misvisende. Bygger på at bompenger er en netto inntekt som ikke brukes på investeringstiltak.</p> <p>Det er ikke dokumentert vesentlige effekter av ytterligere fortetting utover dagens kommuneplaner. Likevel pekes det på fortetting som et viktig virkemiddel. Påstand om effektiv arealbruk er for kategorisk.</p>	<p>Strategi (figur 27 s. 66). Denne er fra 2020. Det står i billedteksten. Det bør derfor være mulig for leseren å skille mellom siste oppdaterte kunnskap omtalt i teksten, og oppsummeringen fra kommunens strategi fra 2020.</p> <p>Det understrekes at den samfunnsøkonomiske analysen er en forenklet analyse.</p> <p>Statens vegvesen vil understreke at analysene i byutredningen bygger på tilgjengelig kunnskapsgrunnlag og gjeldende kommuneplaner. Det er riktig at effektene av ytterligere fortetting utover dagens planer ikke er analysert for Bergens-området. Det er imidlertid gjort analyser ved hjelp av Arealdataverktøyet i de tre andre byområdene som viser effekten av areal som et langsiktig premiss for nullvekstmålet. Samtidig er fortetting anerkjent som et sentralt virkemiddel i nasjonal og</p>
--	--	--

	<p>De bilrestriktive tiltakene i virkemiddelpakke 2-4 er for inngripende.</p>	<p>regional planlegging for å fremme effektiv arealbruk, styrke kollektivtilbudet og redusere bilavhengighet.</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p>Opplysningsrådet for vegtrafikk</p>	<p>Mener byutredningen må ta hensyn til at 7 av 10 biler går på fossilt drivstoff i dag.</p> <p>Savner analyse av kostnader ved kø og er opptatt av et fremkommelig vegnett. Mener nullvekstmålet bare bør gjelde i områder der eksterne kostnader knyttet til miljø og trafiksikkerhet er høye. All biltrafikk bør i utgangspunktet anses nyttig.</p> <p>Det bør komme på plass en varestrømsanalyse. Bompengeselskapenes data bør benyttes i videre transport- og byplanlegging.</p>	<p>Byutredningen analyserer trafikksituasjonen i 2036 og 2050, og har benyttet ventet kjøretøyfordeling</p> <p>Køkostnader fremkommer av samfunnsøkonomisk analyse.</p> <p>Næringstransport er ikke en del av nullvekstmålet og det anses derfor utenfor byutredningen mandat å lage en varestrømsanalyse. De relevante data fra bomselskapene er benyttet i kalibrering av transportmodellen.</p>

## 2.5 Innkomne merknader for Nord-Jæren

Det ble mottatt totalt 11 høringsuttalelser til Byutredningen 2025 for Nord-Jæren, hvorav seks kom fra offentlige sektormyndigheter og fem fra private aktører. Merknadene er kommentert i dette dokumentet. Merknadene er også lagt ved i sin helhet.

### Merknader fra sektormyndigheter/offentlige aktører

#### 2.5.1 Statsforvalteren i Rogaland

Merknad	Kommentar
Byutredningen må brukes som et kunnskapsgrunnlag for å vurdere en samlet virkemiddelbruk som bidrar til at vi når nullvekstmålet.	Tas til orientering.
Samordning av parkeringsnorm på tvers av kommunegrenser er viktig når byområdet på Nord-Jæren utgjør et felles bo- og arbeidsmarked. Innstramminger i en kommune, uten at dette følges opp i nabokommunene, kan føre til at både boliger, arbeidsplasser og handels- og servicevirksomheter blir flyttet ut av kommunene. Regional samordning er derfor viktig av hensyn til utviklingen i den enkelte kommune.	Tas til orientering.
Det er i dag manglende muligheter for kommunene å pålegge private aktører å avgiftsbelegge parkeringsplasser. For å kunne utnytte dette virkemiddelet fullt ut, er det med andre ord behov for lovendringer. Dette bør det arbeides videre med på nasjonalt nivå.	Tas til orientering.
Hvis kollektivtransport, sykkel og gange skal være et reelt alternativ til bilbruk, må tilbudet være tilstrekkelig attraktivt og effektivt til at det fungerer i hverdagen.	Tas til orientering.

#### 2.5.2 Rogaland fylkeskommune

Merknad	Kommentar
Rogaland fylkeskommune tar byutredningen for Nord-Jæren til orientering og ber om at reforhandling av	Tas til orientering.

byvekstavtalen startes opp så snart som mulig.	
--	--

### 2.5.3 Stavanger kommune

Merknad	Kommentar
Stavanger kommune tar byutredningen for Nord-Jæren til orientering og ber om at reforhandling av byvekstavtalen startes opp så snart som mulig.	Tas til orientering.

### 2.5.4 Sandnes kommune

Merknad	Kommentar
Er imot innføring av rushtidsavgift. Reduksjon i bilbruk bør oppnås gjennom styrket kollektivtransport og andre reelle alternativer til bil.	Tas til orientering.
Støtter ikke ytterligere innstramming i parkeringsbestemmelsene, herunder tiltak som avgiftsbelagt privat parkering	Tas til orientering.

### 2.5.5 Sola kommune

Merknad	Kommentar
Sola kommune tar byutredningen for Nord-Jæren til orientering og ber om at reforhandling av byvekstavtalen starter opp så snart som mulig.	Tas til orientering.

### 2.5.6 Randaberg kommune

Merknad	Kommentar
Randaberg kommune tar byutredningen for Nord-Jæren til orientering og ber om at reforhandling av byvekstavtalen startes opp så snart som mulig.	Tas til orientering.

### 2.5.7 Interesseorganisasjoner/private aktører

Fra	Merknad	Kommentar
Syklistforeningen	<p>Syklistforeningen forventer at Byveksttalen stiller kriterier til partene om:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sammenhengende sykkelveinett i alle byområder</li> <li>2. Sykkel må modelleres riktig i transportanalysene</li> <li>3. Kompetanseheving og utvikling av riktige virkemidler for å få fortgang i utbygging av effektive og brukervennlige sykkelveinett.</li> <li>4. Arbeidsplasser, skoler og offentlige virksomheter må legge til rette for økt sykling (Sykkelveinett arbeidsplass).</li> </ol> <p>Syklistforeningen ber om at det utarbeides et sterkt aktivt delmål om at byene skal ha vekst i sykkeltrafikk. Det må også etableres en fordelingsnøkkel, hvor en større del av pakkene går til nettopp disse transportformene.</p> <p>Syklistforeningen ber om at det stilles krav fra Staten i forhandlingene om at det etableres en prosjektavdeling med fagkompetanse innenfor sykkelplanlegging for sykkelveinettet på Nord-Jæren, som har interkommunal utstrekning med fagpersoner og tilstrekkelig ressurser til å gjennomføre kvalitetshevingen på</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>

	sykkelveinettet på Nord-Jæren, på lik linje som det gjøres for utbygging av kollektivnettet.	
Norges Lastebileier – Forbund (NLF Rogaland) og Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter (LUKS)	<p>NLF Rogaland og LUKS forventer at videre arbeid med byutredningen og virkemiddelpakker, før reforhandling av byvekstavtalen, minimum inkluderer:</p> <p>1) Et eget delkapittel/egen analyse av tungtransport og næringstransport, inkludert konsekvenser for fremkommelighet, kostnadsnivå og rutevalg.</p> <p>2) Reell bruk av bompenger som insentiv for nullutslippskjøretøy i næringstransporten, i tråd med oppdragets føring om mer treffsikker bompengennretning</p> <p>3) En tydelig strategi for bylogistikk, slik at bærekraftig vareflyt behandles som en del av løsningen – ikke et uadressert problem.</p> <p>NLF Rogaland og LUKS mener byutredningen slik den foreligger er et svakt beslutningsgrunnlag for næringstransporten, fordi tungtransport og bylogistikk ikke er integrert på en måte som står i forhold til deres faktiske betydning for utslipp, fremkommelighet og byenes funksjon. Vi</p>	<p>1) I kapittel 10.3 peker byutredningen på behov for bedre tilrettelegging for godstransport og vare-/tjenesteytere som følge av forventet vekst i denne trafikken. Det har ikke vært tid til å gjøre supplerende analyser for kostnadsnivå og rutevalg for denne trafikken.</p> <p>2) Nullutslippskjøretøy i næringstransporten ligger utenfor nullvekstmålet, og har ikke vært en del av byutredningens mandat.</p> <p>3) Byutredningene bygger på foreliggende strategier (som gåstrategi og sykkelstrategi). Det har ikke vært tid innenfor arbeidet med byutredningen til å utarbeide egne strategier for bylogistikk.</p> <p>Tas til orientering.</p>

	<p>oppfordrer Statens vegvesen til å styrke dette i det videre arbeidet, slik at reforhandling av byveksttalen bygger på et mer balansert og gjennomførbart grunnlag.</p>	
Norsk elbilforening	<p>Miljødifferensierte takster er viktig for å elektrifisere personbilparken. Tallene viser at 6 av 10 biler på veien på Nord-Jæren fortsatt er fossilbiler. Det er viktig at byveksttallene utformes slik at de fortsatt både bidrar til utskifting av bilparken og til videre reduksjon i klimagassutslippene.</p> <p>Dagens regel om 70 prosent elbiltakst må ligge fast ved reforhandling. Selv om trafikkreduksjon benyttes som hovedindikator i nullvekstmålet, burde byutredningen i større grad ha drøftet alternative og supplerende virkemidler for også å redusere klimagassutslippene på de resterende kjøretøyene.</p> <p>I byutredningen antas det at elbilister kjører mer fordi det er billigere i bomringen, men årsaksforholdet kan også være motsatt, de som har en hverdagslogistikk som gjør at de må kjøre mer, er de som først går over til elbil.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Elbilandelen er eksogen variabel inn i transportmodellen. Denne variabelen forklarer noe av veksten i biltrafikken. "Andel med hverdagslogistikk"/andel småbarnsfamilier er også eksogen variabel, men det forventes ikke betydelig vekst i denne andelen på Nord-Jæren i 2036 og 2050 sammenlignet med</p>

	<p>Dersom man i fremtiden skal vurdere moderne veiprising mener Elbilforeningen dette må gjøres med en Miljødifferensiering.</p> <p>Elbilforeningen vil særlig peke på at det er uheldig at fossilbiler i dag får rabatt dersom de kjører mye (timesregel og månedstak), og at dette er en uheldig praksis som undergraver noe av formålet med dagens miljødifferensierte takster.</p> <p>Elbilforeningen mener at byene må få mulighet til å innføre nullutslippssoner for næringstransporten for å bidra til å elektrifisere dette segmentet. Bompengefritaket for elektriske lastebiler bør også forlenges fra 2030 til 2035. Elektriske varebiler bør gis bompengefritak.</p>	<p>dagens situasjon, slik som det gjør med elbilandelen.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
Norges Automobil-forbund	<p>Økt bompengebelastning støttes ikke:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Statlig finansiering må utredes som alternativ til bompenger</li> <li>• Kollektivforbedringer må gjennomføres før bompengøkninger</li> <li>• Bompenger som innkreves må benyttes fortløpende til å nå nullvekstmålet</li> <li>• Bymiljøpakkens midler på bok må brukes for å styrke</li> </ul>	<p>Tas til orientering.</p>

	<p>kollektivtilbudet vesentlig</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sosiale konsekvenser må hensyntas ved valg av virkemiddelpakke</li> <li>• Elbilrabatt i bomringen må opprettholdes</li> </ul> <p>For å få folk over fra bil til kollektivt må tilbudet være attraktivt og tilgjengelig:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Folk i områder uten kollektivdekning må sikres reelle alternativer</li> <li>• Økt tilgjengelighet og frekvens på kollektivtilbud må på plass</li> <li>• Utbygging av Jærbanen må fremskyndes vesentlig</li> </ul> <p>Trafikksikkerhet og fremkommelighet må prioriteres. Det må sikres tilstrekkelig finansiering til vedlikehold av fylkesveier</p> <p>Parkeringsrestriksjoner kan ikke gjennomføres slik det er foreslått</p>	<p>Dette er omtalt i kapittel 6.1.5 i byutredningen.</p>
<p>Opplysningsrådet for veitrafikken</p>	<p>Byvekstavtalen inneholder få mål knyttet til næringstransport. Nullvekstmålet bør avgrenses til områder hvor eksterne kostnader knyttet til miljø og sikkerhet er høye.</p> <p>Byområdeutredningen tar i liten grad inn over seg behovet for et sammenhengende godt veinett. En reise starter ofte på en kommunal- eller fylkesvei, og disse har store vedlikeholdsetterslep.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>

	Utredningen berører i mindre grad samfunnssikkerhet og beredskap. Vi vil anta at ekstremvær og ytre militære trusler stiller krav til hvordan byområdene transport planlegges.	Tas til orientering.
Thomas Haug	Dette er det samme som høringsinnspillet fra Norsk elbilforening (dokumentet er identisk).	Tas til orientering.

**Vedlegg:**  
**Innkomne merknader i sin helhet**



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**