



# Miljøløftet

## NOTAT

Til: Styringsgruppa  
Frå: Statens vegvesen  
Kopi: [Fyll inn]

## Vedlegg nr. 2

Saksbehandlar/telefon:  
Kristian Bauge / 40 45 40 04  
Vår dato: 31.01.2025

## Sak 4/25 Byutredning for Bergensområdet 2025 Samansetjing av arealbruksalternativ og verkemiddelpakkar

### Bakgrunn for saka

Det skal gjennomførast nye byutgreiingar som skal gi eit fagleg kunnskapsgrunnlag for reforhandlingar av byvekstavtalane, jf. oppdrag frå Samferdselsdepartementet frå juni 2024. Utgreiingane skal ikkje tilrå ein verkemiddelpakke eller ein portefølje av tiltak, det vil kome i samband med reforhandling av byvekstavtalen. Partane i byvekstavtalen vert bedne om å slutte seg til at det vert arbeidd vidare med byutgreiinga i tråd med omtalen av arealbruksalternativ og verkemiddelpakkar i denne saka.

Mandatet for Byutredning Bergensområdet 2025 føreset at både styringsgruppa og administrativ gruppe blir informert og involvert undervegs i utgreiingsarbeidet. I denne saka blir det derfor lagt fram eit forslag til samansetjing av ulike arealbruksalternativ (milepæl 1) og verkemiddelpakkar (milepæl 2) byutgreiinga for Bergensområdet. Forslaget er basert på retningslinjene for byutgreiingane, faglege vurderingar og tilbakemeldingar frå den lokale arbeidsgruppa til byutgreiinga (som består av representantar frå alle partane i byvekstsamarbeidet) og deltakarane frå kommunane og fylkeskommunane i ADV-samarbeidet.

Det har vore avgrensa tid til å utvikle innhaldet i arealbruksalternativa og verkemiddelpakkane fram mot milepæl 1 og 2, og det er heller ikkje alle rammer for utgreiingsarbeidet som er på plass. Foreslått innhald i verkemiddelpakkane må derfor sjåast på som eit utgangspunkt for vidare arbeid. I vidare analysearbeid kan det òg komme fram kunnskap som tilseier at det vil vere formålstenleg å gjere justeringar av innhaldet i verkemiddelpakkane. Meir om bakgrunnen for byutgreiingane og retningslinjer for arbeidet finst på nettsida [Byutredninger 2025 | Statens vegvesen](#).

Dei overordna føringane i retningslinjene for byutgreiingane er at det skal reknast på minst fire verkemiddelpakkar og at alle desse skal vise nullvekst. I verkemiddelpakke 1 reknar ein i hovudsak på verkemiddel som oppmodar til auka bruk av kollektiv, sykkel og gonge. I verkemiddelpakke 2 vurderer ein i hovudsak bilregulerande tiltak. Verkemiddelpakke 3 skal

vere ein kombinasjon av pakke 1 og 2. Verkemiddelpakke 4 skal byggje på pakke 3, men det skal i tillegg leggjast til grunn strengare arealbruk med høgare grad av fortetting.

## MP1 - Samansetjing av arealbruksalternativ

Registrering av utbyggingspotensiale blir gjort med Arealdataverktøyet (ADV). Samla vekst i talet på busette, tilsette og besøkande blir berekna på grunnlag av befolkningsprognosar frå SSB sitt MMMM-alternativ. Den kommunevise befolkningsveksten blir fordelt der det er ledig kapasitet i arealplanane. Områda som er mest tilgjengelege via transportsystemet får ein større del av veksten.

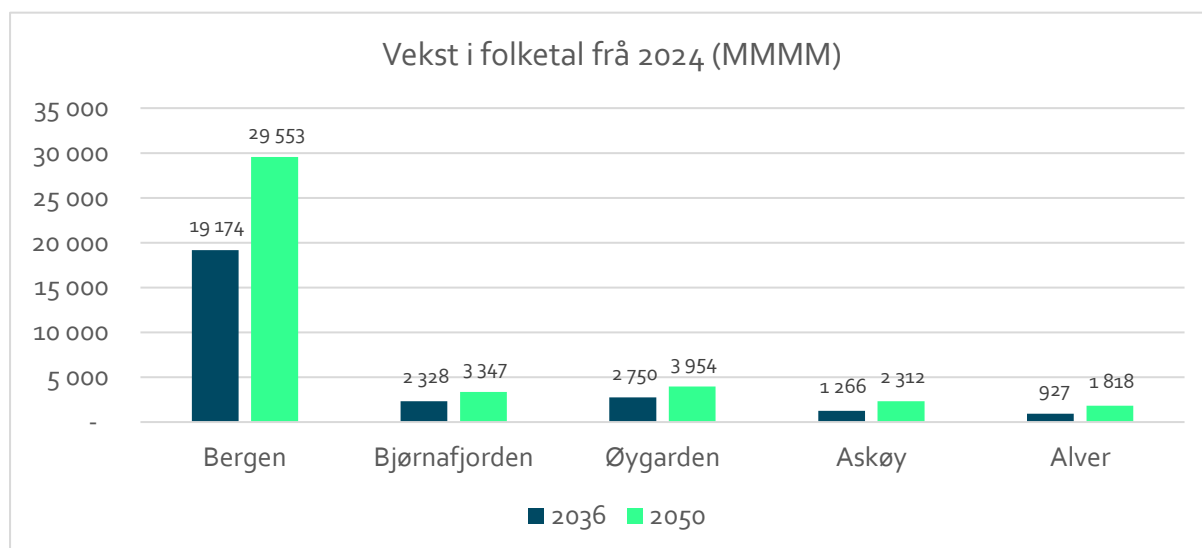
Det blir laga ulike arealbruksalternativ for å sjå kva effekt lokalisering av bustad- og næringsutbygging har på nullvekstmålet. Samanlikningsalternativet i byutgreiinga blir kalla *referansebane*, medan dei ulike arealbruksalternativa blir omtalte som *tiltaksbanar*.

Verkemiddelpakke 1, 2 og 3 blir baserte på arealscenarioet i referansebana, som er i tråd med dei gjeldande arealplanane til kommunane inkludert kommuneplanens arealdel (KPA).

I verkemiddelpakke 4 blir det brukt ein tiltaksbane der det er lagt til grunn ei sterkare fortetting enn det blir lagt opp til i dei gjeldande i KPA-ane, i tråd med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) for 2017-2028. I tillegg vert det gjort sensitivetsvurderingar av andre arealbruksalternativ i tiltaksbanane.

## Referansebane år 2036 og 2050

Figur 1 og tabell 1 under viser vekst i folketal for 2036 og 2050 i kvar kommune i byvekstavtalen, basert på mellomalternativet i SSB si folketalsframskriving frå 2024. Som det går fram av figuren og tabellen skal det plasserast om lag 26.000 og 43.000 nye busette i 2036 og 2050.



Figur 1: Kommunefordelt prognose for folketalsvekst i SSB si MMMM-framskriving for 2036 og 2050

Tabell 1: Folketal i kvar kommune per 2024 i samsvar med SSB sin folketalsprognose i MMMM-alternativet for 2036 og 2050

SSB MMMM	2024	2036	2050
Bergen	291 940	311 114	321 493
Bjørnafjorden	26 080	28 408	30 340
Øygarden	39 768	42 518	44 821
Askøy	30 145	31 411	32 853
Alver	29 986	30 913	31 835
<b>Totalt</b>	<b>417 919</b>	<b>444 364</b>	<b>461 342</b>

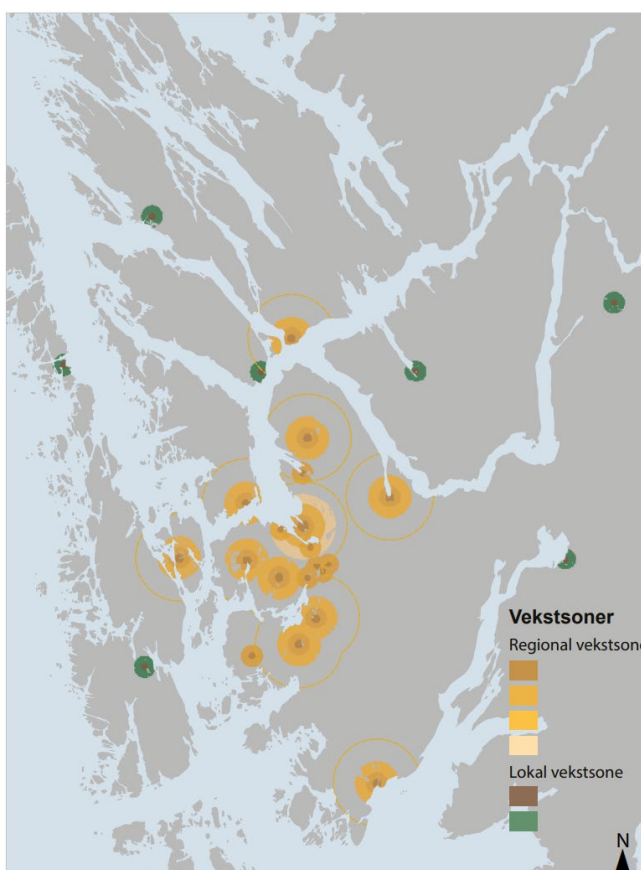
### Alternative tiltaksbanar for 2036 og 2050

Effektiv arealbruk inngår som ein del av nullvekstmålet for persontransport. Som ein del av ein regional strategisk tilnærming til temaet, har vi funnet det naturleg å ta utgangspunkt i RATP for Bergensområdet når alternative tiltaksbanar for arealutvikling i Bergensområdet skal vurderast. Analysar av tiltaksbanar basert på RATP vil òg kunne tilføre nyttig kunnskap inn mot eit seinare arbeid med å revidere denne planen.

I tråd med vedtaka frå den politiske behandlinga av RATP i Hordaland fylkeskommune i 2014 er det foreslått tiltaksbanar som òg ser på meir spreidd busetnad.

Kommunane har til felles at det blir jobba med å få på plass ny KPA. Det betyr at dei vedtekne KPA i omlandskommunane er frå gamal kommunestruktur. Dei fleste av omlandskommunane har vedteke oppdatert lokal senterstruktur med strammare arealbruk enn vedteken KPA. Det gjer det interessant å analysere tiltaksbanar som ligg mellom vedtekne KPA og tiltaksbanen der all vekst blir plassert i regionale vekstsoner.

Bergen kommune sin KPA er òg under revisjon for å sjå på endra arealbruk innanfor vedtekne arealflater. For å synleggjere effekten frå omlandskommunane på ein god måte er følgjande tiltaksbaner tilrådd:



Figur 2: Regionale vekstsonar i RATP (Figur 25 side 33)

**Tiltaksbane 1:**

Arealbruk i tråd med lokalt vedteken senterstruktur i omlandskommunane og med justert vekst i forhold til vedteken KPA i Bergen.

**Tiltaksbane 2:**

Arealbruk i tråd med lokalt vedteken senterstruktur i omlandskommunane og vedteken KPA i Bergen.

**Tiltaksbane 3:**

All vekst blir lagt i regionale vekstsonar. ADV-gruppa vil arbeide med å definere kva grunnkretsar som skal inngå i dei regionale vekstsonane.

Tabell 2: Oversikt over arealbruksalternativ i Byutredning Bergensområdet 2025

	PAKKE 1: Hovudvekt på kollektiv- og gang- og sykkeltiltak	PAKKE 2: Hovudvekt på bilregulerande tiltak	PAKKE 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2	PAKKE 4: Arealfortetting i kombinasjon med pakke 3
AREALBRUK	Referansebane			Tiltaksbanar
Fordeling av folketalsvekst	I tråd med gjeldande kommuneplanar (KPA)			<p>●</p> <p>Sterk fortetting (KPA+):</p> <p>1: Vekst i tråd med lokalt vedtatt senterstruktur og justert arealbruk i Bergen</p> <p>2: Vekst i tråd med lokalt vedtatt senterstruktur og vedtatt KPA i Bergen</p> <p>3: All vekst lagt i regionale vekstsonar</p>
Næringsstruktur	● Som per 01.01.2024			<b>Forslag:</b> Veksten i arbeidsplassar følg folketalsveksten

**Næringsstruktur**

Vi ønskjer å sjå på arbeidsplassfordeling og moglege effektar av jamnare/sentralisert arbeidsplass-struktur. Det kan vere aktuelt å gi arealflater i område med høg grad av fortetting, godt kollektivtilbod og få arbeidsplassar stor kapasitet for nye arbeidsplassar.

Det kan òg vere aktuelt å flytte arbeidsplassar – vi må komme tilbake til dette.

Gruppa er samd om at det må køyrast sensitivitsvurderingar på begge tiltaksbanane der flytting av befolkningsveksten på tvers av kommunegrensene inngår.

## Milepæl 2: Verkemiddelpakkar (VP)

Dei fire verkemiddelpakkane skal bestå av ulike tiltak av ulik styrke. Verkemiddelpakkane har ulik hovudprofil for å kunne vise handlingsrommet og alternative måtar å oppnå nullvekstmålet på. For å kartleggje effekten av dei enkelte verkemidla blir det gjort trinnvise analysar i forkant av samansetting av verkemiddelpakkane.

Det blir føresett at alle verkemiddelpakkane oppnår nullvekstmålet i år 2036 og år 2050. Nullvekstmålet vil derfor vere styrande for å tilpasse nivået på tiltaka innanfor kvar verkemiddelpakke. Tabellen viser prinsippa for kva tiltak som er tenkte brukte i dei ulike verkemiddelpakkane for Bergensområdet. Fire hovudtema vert presentert: transportinfrastruktur, kollektivtransport, trafikantbetaling og parkering. Symbola illustrerer nivået (eller «doseringa») som er tenkt brukt for tiltaket. Mørkare farge betyr strengare dosering. I verkemiddelpakke 4 testar vi kor mykje vi kan sleppe opp på dei restriktive verkemidla ved å gjennomføre tiltaksbanane for fortetting.

### Transportinfrastruktur

Det kjem ei prosjektliste som tillegg til retningslinjene på eit seinare tidspunkt. Prosjektlista vil avgjere kva tiltak frå NTP-porteføljen som skal kodast i referanse, verkemiddelpakke og som sensitivetsvurderingar. I tillegg skal prosjekt i handlingsprogrammet til Miljøløftet kodast. Andre aktuelle prosjekt i området vert tatt med i sensitivetsvurderingar.

Det er viktig å løfte fram eit godt sykkeltilbod i pakke 1. Det blir derfor koda eit samanhengande sykkelnett, som betyr sykkelveg på alle veglenkjer i pakke 1. I pakke 2 bruker vi transporttiltak som i referanse. I pakke 3 legg vi til grunn gjeldande sykkelstrategi frå dei kommunane som har dette. Andre kommunar melder tilbake kva lenkjer som bør kodast med sykkeltilbod.

	PAKKE 1: Hovudvekt på kollektiv- og gang-/sykkeltiltak	PAKKE 2: Hovudvekt på bilregulerande tiltak	PAKKE 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2	PAKKE 4: Arealfortetting i kombinasjon med pakke 3
<b>TRANSPORTINFRASTRUKTUR</b>				
<b>Veg- og baneinfrastruktur frå NTP 2025–2036</b>	Avklaringar om kva prosjekt som skal inngå i referansealternativet, verkemiddelpakkane og ev. sensitivetsvurderingar, kjem som eit vedlegg til retningslinjene seinare			
<b>Samanhengande sykkelvegnett</b>	●	●	●	●
	Samanhengande sykkelvegnett	Som i referanse	Sykkelvegnett i tråd med vedteken sykkelstrategi, eller innspel frå kommunen der ein ikkje har ein vedteken sykkelstrategi.	
<b>Andre veg- og baneprosjekt</b>	●	●	●	●
	Utval frå Miljøløftet sin portefølje supplert med knutepunktstiltak	Som i referanse	Utval frå portefølje	

## Kollektivtransport

Det er einigheit i den lokale gruppa om at pakke 1 må innehalde eit svært godt kollektivtilbod. Vi ønskjer å legge til grunn halvert kollektivtakst og dobla frekvens på heile kollektivtilbodet i pakke 1. I pakke 2 nyttar vi takstar per 01.01.2024 og kollektivtilbod som i referanse. Framtidig kollektivtilbod på Sotrasambandet og 15-minutts frekvens til Arna ligg inne i referanse.

	PAKKE 1: Hovudvekt på kollektiv- og gang-/sykkeltiltak	PAKKE 2: Hovudvekt på bilregulerande tiltak	PAKKE 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2	PAKKE 4: Arealfortetting i kombinasjon med pakke 3
<b>KOLLEKTIVTRANSPORT</b>				
Kollektivtakst	● 50 pst. av takst per 01.01.2024	● Som per 01.01.2024	● Takst og frekvens vert tilpassa slik at pakken oppnår nullvekstmålet	
Kollektivtilbod (frekvens)	● Dobbel frekvens i heile kollektivsystemet	● Som i referanse		
Kollektivprioritering på innfartsårane	Ja	Nei	Nei	

## Trafikantbetaling

Dersom dei positive tiltaka i pakke 1 ikkje er tilstrekkeleg til å oppnå nullvekst vil vi bruke restriktive verkemiddel for å få pakka til nullvekst. I pakke 1 beheld vi bompengesystemet som det var 01.01.2024 utan endringar i takst- og rabattsystemet. Kilometerbaserte bompengar blir brukte for å få pakke 1 til nullvekst.

Meir treffsikre bompengar er ein del av bestillinga knytt til verkemiddelpakke 2, og vi må derfor sjå på ulike kombinasjonar av justeringar i bompengesystemet.

I verkemiddelpakke 2 ser vi derfor på auka takstar, tovegsinnkreving, rushtidsavgift i alle bomstasjonar, og auka takstar i rushtida. Det siste er aktuelt for å påverke periodane då det er størst framkomeutfordringar i vegnettet.

I verkemiddelpakke 3 blir ikkje tovegsinnkreving nytta, men auka takstar i rushtida for å oppnå nullvekst. Når dei første resultatane frå transportanalysen har komne vil vi sjå på om det også er aktuelt å auke takstane utanfor rushtida for å få pakke 3 til nullvekst.

	PAKKE 1: Hovudvekt på kollektiv- og gang-/ sykkeltiltak	PAKKE 2: Hovudvekt på bilregulerende tiltak	PAKKE 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2	PAKKE 4: Arealfortetting i kombinasjon med pakke 3
<b>TRAFIKANTBETALING VEI</b>				
Auka gjennomsnittstakst	<input type="radio"/> Nei	<input checked="" type="radio"/> Ja, takstar tilpassa nullvekstmålet	<input type="radio"/> Bomsystem og takstar tilpassa slik at pakken oppnår nullvekstmålet	
Rushtidsprising	<input type="radio"/> Ja	<input checked="" type="radio"/> Ja, økte takstar i rush tilpassa nullvekstmålet		
Kilometerbaserte bompengar	Supplement for å oppnå nullvekstmålet	<input type="radio"/> Nei		
Innkreving i begge retningar	<input type="radio"/> Nei	<input checked="" type="radio"/> Ja, med takstar tilpassa nullvekstmålet		

## Parkering

Det er to måtar å påverke trafikkarbeidet gjennom parkering; parkeringsavgift og tilgjengelegheit. I pakke 1 legg vi ikkje opp til å endre systemet for parkeringsavgift.

	PAKKE 1: Hovudvekt på kollektiv- og gang-/ sykkeltiltak	PAKKE 2: Hovudvekt på bilregulerende tiltak	PAKKE 3: Kombinasjon av pakke 1 og 2	PAKKE 4: Arealfortetting i kombinasjon med pakke 3
<b>PARKERING</b>				
Omfang av avgiftsbelagt parkeringstilbod	<input type="radio"/> Som i dag	<input checked="" type="radio"/> Innføre parkeringsavgift ved aktuelle målepunkt (arbeidsplassar, handel, osv.)	<input type="radio"/> Parkeringstiltak tilpassa slik at pakken oppnår nullvekstmålet	
Avgiftsnivå	<input type="radio"/> Som i dag	<input checked="" type="radio"/> 50 pst. auka avgiftsnivå		
Parkeringskapasitet	<input type="radio"/> Som i dag	<input checked="" type="radio"/> Redusert med 50 pst.		

I pakke 2 legg vi til grunn parkeringsavgift på private plassar (besøksintensive verksemdar). Det bør setjast ei minimumsgrense på talet på tilgjengelege parkeringsplassar i ein grunnkrins for at avgift kan påleggjast. Eksempelvis 500 plassar. Då unngår vi at det blir parkeringsavgift innført på mindre verksemdar, arbeidsplassar med få tilsette, etc.

Som følge av at det i 2036 vil vere tilnærma 100 pst. elbilar legg vi til grunn tilsvarande parkeringsavgift som i Bygarasjen per 1. februar 2025, der rabatt for elbilar er fjerna.

Parkeringsavgift på private plassar krev lovendring. Dette må komme fram i rapporten (felles for alle byområda).

Fjerning av parkeringsplassar vil sannsynlegvis vere eit kraftfullt verkemiddel. For å sjekke om endringa medfører redusert trafikkarbeid, eller berre endra reisemål vil vi i pakke 2 modellere redusert parkeringstilgjengelegheit med 50 pst.

### Utanfor modellapparatet

I lokal arbeidsgruppe for Byutredning for Bergensområdet 2025 har det vorte spelt inn fleire forslag til verkemiddel som er vanskeleg å berekne effektar av med transportmodell, men som vil bli vurdert kvalitativt. Dette gjeld til dømes innfartsparkering, bildeling, samkøring, sykkelparkering og finmaska gangnettverk.

### Forslag til vedtak

- 1. Styringsgruppa sluttar seg til at det vert arbeidd vidare i tråd med prinsippa for innhald i tiltaksbanar for arealbruk (Milepæl 1), som omtalt i denne saka. Dette inneber i utgangspunktet fire ulike arealbruksalternativ: Ein referansebane der dei vedtekne arealplanane til kommunane blir lagde til grunn, to tiltaksbanar med fortetting i tråd med lokalt vedteken senterstruktur og arbeid med ny KPA, og ein tiltaksbane i tråd med statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet og med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.*
- 2. Styringsgruppa sluttar seg til at det vert arbeidd vidare i tråd med prinsippa for innhald i verkemiddelpakkar (Milepæl 2), som omtalt i denne saka. Tiltak som skal greiast ut er treffsikre bompengar, parkeringsregulering, kollektivtakstar og kollektivtilbod, og investering i transportinfrastruktur for alle transportformer.*