

NOTAT

Til: Styringsgruppa
Frå: Sekretariatet

Vedlegg nr. 2 a

Saksbehandlar:
Erlend Otterå og Kari Gåsemyr
Vår dato: 04.12.2025

Sak 69/25 Høyringsuttale - indikatorar for arealbruk og parkering i byvekstavtalane

Bakgrunn

Staten følgjer opp areal- og parkeringspolitikken i kommunane som har byvekstavtaler gjennom eigne indikatorar for arealbruk og parkering. Anna kvart år blir det rapportert om utviklinga frå kommunane. Indikatorane skal måle om arealutviklinga går riktig veg sett i høve til målet om å ikkje ha vekst i personbiltrafikken (nullvekstmålet). Indikatorane blir altså nytta til å rapportere på måloppnåing i avtalen, og er supplerande indikatorar til byindeksen som er hovudindikator for nullvekstmålet. Rapportering på indikatorane blir gjort til departementet og blir i tillegg presentert i Miljøløftet si årsmelding.

Ei arbeidsgruppe har vurdert indikatorane for arealbruk og parkering i byvekstavtalane. Mandatet til gruppa har vore å drøfte behovet for å justere eller supplere indikatorsettet slik at dei blir betre eigna til oppfølging av areal og parkering som del av byvekstavtalen. Arbeidsgruppa har lagt fram eit forslag til korleis desse indikatorane skal vere.

Sekretariatet har blitt bedt om å samle inn innspel til forslaget frå kvar av partane og oversende eit samla innspel frå byområdet. I dette dokumentet summerer vi opp

- Hovudinnhaldet i arbeidsgruppa sine tilrådingar til nye indikatorar
- Hovudmoment frå partane sine høyringsinnspel
- Sekretariatet sine innspel til indikatorane

Partane sine høyringsuttaler går fram av vedlegg.

Arbeidsgruppa sine tilrådingar

Arbeidsgruppa sine tilrådingar for indikatorane kan summerast opp slik:

Arealindikator for nye bustadar og arbeidsplassar

- Dagens avstandsbaserte indikator, der ein målar nye bustadar/arbeidsplassars gjennomsnittlege avstand til sentrum, blir erstatta av ein ny indikator.

- Ny indikator skal måle kor stor del av nye bustadar/arbeidsplassar som kjem innanfor eit definert område der det lett å velje kollektiv, sykkel eller gange.
- Føreslått kriterium for å definere området for bustadar er:
 - 1000 meter frå prioritert lokalt senter i regional plan.
 - 500 meter frå haldeplass for skinnegående kollektivlinjer med 15 minuttars frekvens.
 - 300 meter frå haldeplass for busslinjer med minimum 10 minuttars frekvens.
- Føreslått kriterium for å definere området for arbeidsplassar er:
 - Besøks- og arbeidsplassintensive verksemder i sentrumssonen.
 - Verksemder lokalisert 600 meter frå haldeplass i det lokale senteret.
 - 600 meter frå kollektivknutepunkt med tog/bybane/T-bane med 10 minuttars frekvens.

Parkeringsindikatorar:

- Del arbeidstakarar med fast oppmøtestad som har gratis parkeringsplass blir vidareført som indikator.
- Rapportering på gjeldande parkeringsnorm i kommunane blir vidareført som indikator. Det bør i tillegg bli supplert med ei kvalitativ omtale av parkeringspolitikken.
- Ved teljing av tal p-plassar i kommunesenter bør kommunane bruke same avgrensing av området som i indikatoren for areal. Vidare bør ein vente med ytterlegare differensiering av indikatoren knytt til parkeringstakst.

Høyringsuttaler frå partane – hovudmomenta

Sekretariatet har motteke høyringsuttaler frå Vestland fylkeskommune, Statsforvaltar i Vestland, Statens vegvesen og kommunane Alver, Bergen, Bjørnafjorden og Øygarden. Her er hovudmoment frå høyringsuttalene frå partane:

1. Det blir **stilt spørsmål ved kriteria som er lagt til grunn for kva område som skal vere dekkja i indikatoren** (både kilometersgrensa frå prioriterte sentrum, og dei ulike avstandane frå kollektivhaldeplassar). I lokale og regionale planar blir det brukt grenseverdiar på 2-4 km frå sentrum, og 400 m frå haldeplassar. Viss ein går for den løysinga som er føreslått, vil det bety at utbygging som skjer i tråd med lokale og regionale planar, som også er forankra i statlege retningslinjer, likevel kan framstå som negativ utvikling når ein måler med indikatoren. Vi risikerer dermed å bli målt på kriterium som ikkje samsvarer med lokale og regionale planar.
2. Dersom indikatorane som er føreslått blir tatt i bruk, må det bli tydeleg at **indikatoren berre er eit mål på en førehandsdefinert grense som ikkje er forankra i lokale og regionale planar**. Det viktigaste er at utviklinga lokalt er i samsvar med vedtekne planar. Indikatoren som er føreslått fangar ikkje nødvendigvis opp dette.
3. Det blir også stilt spørsmål om **kva som ligg til grunn for definisjonen av høgfrekvente kollektivlinjer**. Mellom anna blir det trekt fram at indikatoren ikkje tar høgde for det populære hurtigbåttilbodet i Alver, og at regional areal- og transportplan legg til grunn at regionale stamlinjer skal ha frekvens på minimum 30 minuttar.

4. Fylkeskommunen peikar på at den tilrådde løysinga, der nye bustader/ arbeidsplassar enten fell innanfor eller utanfor eit definert område, skapar faglege og politiske diskusjonar om korleis området skal bli definert. På mange måtar er ein **avstandsbasert indikator meir objektiv** fordi ein ikkje treng å gå inn på desse diskusjonane.
5. **Bergen kommune ser på det som positivt at dagens avstandsbaserte indikator blir bytta ut** med ein indikator som betre speglar kommunens vekstsonar, nedfelt i kommuneplan, arealstrategi og regional plan.
6. Særleg for kommunane rundt Bergen er det eit sentralt tema at **vekst også er ønska rundt lokale kommunesentrum**, ikkje berre i regionssentrum. Indikatoren som er føreslått fangar ikkje opp dette.
7. Den vedlagte **kartskissa er ikkje konsekvent** med kriteria det er lagt opp til. Det er ei føresetnad at partane får vere med å gjennomgå kartet før indikatoren blir tatt i bruk.
8. Bergen kommune foreslår eit **supplerande kart for nye arbeidsplassar**, ettersom grenseverdiane for arbeidsplassar er ulikt grenseverdiane for bustadar. Dei kriteria som er føreslått skil mellom bustadar (300 m frå kollektivstopp) og arbeidsplassar (600 m frå kollektivstopp).
9. Bergen er spørjande til om kvantitativ rapportering av tal p-plasser **tilfører tilstrekkeleg ny kunnskap sett opp mot arbeidsmengde**.

Sekretariatet sine innspel

I tillegg til innspela frå partane, har sekretariatet i Miljøløftet nokre kommentarar til indikatorane som er føreslått:

1. Forslaget handlar i stor grad om å endre frå ein avstandsbasert indikator til ein indikator basert på prioriterte vekstsoner. Det nye **forslaget seier ikkje noko om korleis besøks- og arbeidsplassintensive arbeidsplassar skal bli definert, og korleis utvalet av nye bustadar/arbeidsplassar skal gå føre seg**. Miljøløftet har nyleg utarbeida ein metodikk for dette (gjengitt i arbeidsgruppa si tilråding), og det vil vere ein fordel om vi kan fortsette å nytte denne metodikken.
2. I forslaget til arbeidsgruppa vil ei vekstsone bli definert delvis basert på kollektivtilbodet. **Kollektivtilbodet kan endre seg uavhengig av arealutviklinga, og vi saknar derfor ei drøfting av korleis dette bør bli tatt omsyn til i indikatoren**. Skal vi ta utgangspunkt i dagens kollektivtilbod, eller planlagt framtidig tilbod? Viss vi tar utgangspunkt i dagens tilbod – skal då den definerte sona bli oppdatert dersom det skjer vesentlege endringar i kollektivtilbodet?
3. Forslaget til indikator som gjeld tal p-plasser **seier ikkje noko om kva typar p-plassar som skal bli rekna med og korleis teljinga skal gå føre seg**. Vi tolkar det som at det vil vere opp til partane å definere dette, slik det blir gjort i dag.

Vedlegg: Partane sine høyringsuttaler

Statens vegvesen

Statens vegvesen har ikkje merknader til metodikken.

Øygarden kommune

Øygarden kommune er positive til at det vert utvikla ein indikator som betre kan fanga opp verknaden av arealpolitikken enn dei indikatorane vi har i dag. Vi ser behovet for at indikatorane skal vera nasjonale, slik at ein kan samanlikna på tvers av byregionane i Miljøløftet. Vi ser også at mange lokale tilpassingar vil utfordra moglegheita til å samanlikna på tvers av regionane, og at det vil vera behov for objektive kriterier som er like for alle.

For Øygarden sin del er regionsenter Straume peika ut som vekstsone for den nye indikatoren, definert som 1000 meter frå sentrumspunkt. I forslaget til ny indikator er 300 m frå busstrasè med 10 min frekvens på dagtid også trekt fram som eit kriterie for vekstsone. Her meiner kommunen at metoden ikkje er heilt konsekvent, sidan det er fleire haldeplassar som ligg mellom Straume og Bergen som oppfyller kriteriet om 10 min frekvens, men som er utelatt frå forslaget til avgrensing. Vi meiner avgrensinga bør ta utgangspunkt i framtidig kollektivtilbod som ligg i Mobilitetsplan Vest, og som vil gi eit tilbod med høg frekvens på dagtid på heile strekket frå Bergen til Straume, og vidare til Brattholmen, Anglevik, Hjelteryggen og Ågotnes, i tillegg til avgrensinga på 1000 meter frå sentrumspunktet.

Vi vil også trekka fram at Vestland fylkeskommune opererer med ein gangavstand på 400 meter i sine regionale planar, og kommunane har gjerne brukt denne definisjonen inn i arbeid med senterstruktur og arealplanlegging. Vi meiner difor at vi som region bør spela inn at avstanden vert auka frå 300 til 400 meter.

Den same problemstillinga kan også vera aktuell mellom Bergen og dei andre frontkommunane.

For bergensregionen isolert sett meiner vi at ei avgrensing på 1000 meter frå sentrumspunkt i regionsentera er for snever. Kommunane arbeider med lokale senterstrukturar som også vil bidra positivt til nullvekstmålet. I Øygarden legg vi til rette for at flest mogleg skal kunne koma seg til sitt næraste senter innanfor ein sykkelavstand på ti minuttar. Det vil vera ulike tilbod i dei ulike sentera, men vi legg opp til at flest mogleg skal kunne nå kvardagstenester som skule, barnehage, daglegvare og nokre fritidstilbod i både kommunedelsentera og lokalsentera.

Ikkje alle skal til Straume eller Bergen, og særleg i kommunedelsentera skal det vera mogleg å både bu, arbeide, og nå viktige kvardagstenester utan at ein må vera avhengig av bil. Den nasjonale indikatoren som er foreslått fangar ikkje opp dette. Vi meiner det kan vera behov for å utvikla ein lokal/regional indikator med litt utvida kriterier som kan få fram at vi jobbar mot nullvekstmålet på fleire måtar. Ein slik indikator kan gjerne ta utgangspunkt i lokal senterstruktur i kommunane.

Vi har ikkje vidare merknader til arbeidsgruppa sitt framlegg om mindre endringar for indikator for parkering.

Bjørnafjorden kommune:

I notatet står det: *En gjennomgående tilbakemelding fra byområdene var at indikatorene bør knyttes tettere til arealstrategiene i regional- og kommuneplanene. Det vil være naturlig å bygge arealindikatorer rundt de områder som er utpekt for utvikling i de regionale planene, kollektivknutepunkter og regionale sentra og prioriterte vekstsoner. Et forslag er derfor at arealindikatorene blir samkjørt i større grad enn tidligere med arbeidet med arealstrategier på kommune- og fylkesnivå.*

Så bruker arbeidsgruppa erfaringer frå RVU og forskning frå Tennøy til å definere eit forslag til nasjonale indikatorar. Det står at: *Erfaringer fra de nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at sannsynligheten for å velge miljøvennlig transport synker drastisk når reiseavstand er lengre enn 1 km (Statens vegvesen 2023). Videre viser forskning og ulike reisevaneundersøkelser at andelen miljøvennlig transport er størst i sentrumsområder, i bydelssentrum og langs viktige kollektivårer (Tennøy et al. 2022). Disse områdene er ofte definert som prioriterte soner for byutvikling i de regionale og interkommunal areal- og transportplanene.*

Arbeidsgruppas faglige tilrådning å bytte ut dagens avstandsbaserte arealindikator. Byområdene står imidlertid fritt til fortsatt å videreføre den avstandsbaserte indikatorene og andre lokale indikatorer for måloppnåelse som et tillegg, hvis de ønsker det.

Bjørnafjorden forstår det slik at det då blir utarbeidd eit nasjonalt indikatorsett basert på forskning og RVU. Og om byvekstavtaleområda ønsker det så kan ein lage eit indikatorsett basert på vedtekne nasjonale, regionale og lokale retningslinjer og føringar. Vi gir difor uttale til begge deler.

Eventuell nasjonal arealindikator

Dersom det er slik at det skal lages ein nasjonal metode som alle skal bruke basert på RVU og forskning til Tennøy, og 1 km er ei grense rundt regionsentera og langs kollektivårer – så må alle kommune, som har kollektivårer der det er hyppigare kollektiv enn 10 min, med i kartskisse og denne indikatoren. Og ikkje berre Bergen.

Det vil seie at også heile kollektivåren frå Halhjem – Osøyro – Lyseparken (linje 600) med i kartskissa og i arealindikatoren. Her er det hyppigare avgangar enn 10 min som er eit foreslått kriterium. Også Bjørnafjorden kommune har lagt til grunn, i tråd med regionale planar, ein fortetting langs kollektivårene i vår nyleg godkjente KDP for Bjørnafjorden vest. Vi har mellom 300-400 meter frå kollektivårene i region- og lokalsenteret i dei definerte sentrumssonene.

Elles har vi ikkje innspel til ein slik nasjonal indikator anna enn at den berre må nyttast i samband med årsmeldingar.

Om eigen arealindikator for bergensområdet

Bjørnafjorden kommune meiner vi må legge til grunn statlege planretningslinjer for areal og mobilitet. Statlege planretningslinjer har ikkje definerte retningslinjer for avstandar, men syner i kapittel 7 til at overordna utbyggingsmønster bør avklarast i regionale planar. Og at kommunane skal legge godkjente regionale planer til grunn for arbeidet med kommunale arealplanar og ved behandling av private planforslag.

Statlege planretningslinjer viser også til byvekstavtalen der det står:

Utbyggingsmønster

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har føringar for utbyggingsmønsteret, og hovudprinsippa er skildra i avsnitta under. Status for arbeid og prosess knytt til kommuneplanens arealdel i den ein skilde kommune, er gitt i vedlegg 5.

Regional vekstsoner

Regional areal- og transportplan har som målsetting at hovuddelen av veksten i bustader og arbeidsplassar skal skje innanfor regionale vekstsoner. Vekstsonene er knytt til fylkessenter, bydels- eller regionsenter, og i gangavstand til kollektivstopp. I Bergen kommune er lokalsenter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet inkludert.

Utanfor regionale vekstsoner

Mindre tettstader med stabile bummiljø og gode nærmiljø er ein positiv ressurs for regionen. Utanfor dei regionale vekstsonene skal det kunna bli lagt til rette for utbygging for å oppretthalda gode og levande lokalsamfunn. Det er likevel viktig at kommunane gjennom planlegging legg til rette for å minimera transportbehovet, gjennom å definera lokal senterstruktur i kommuneplanane. Kommunane bør prioritera fortetting og utbygging som utnyttar ledig kapasitet i sosial og teknisk infrastruktur. Kommunane må også prioritera omsynet til grønstruktur og arealverdiar sterkt.

I Regional areal og transportplan for bergensområdet er det definert regionale vekstsonar med ei utstrekning på **2 og 4 km**. Både i vedtaka som blei fatta av fylkestinget og i sjølve planen er dette skildra godt i høve gange og sykkel:

Fordi ein har ulik rekkevidde til sykkel og til fots, blir det vanskeleg å legge sykkellavstand aleine som premiss for avstandar til senter og funksjonar. Dette kan skape så lange avstandar at gange sjeldan vert valt. Ei utstrekning på ei utbyggingssone på normalt 2 km, men inntil 4 km, vil kunne leggje til rette for begge delar på ei tilstrekkeleg god måte til å stimulere til vekst i bruk av både sykkel og gange. Avstand er i seg sjølv likevel ikkje nok, og det er viktig å sette fokus på attraktive og gode sykkel og gang samband

Nyleg godkjent Kommunedelplan for Bjørnafjorden vest 2023-2035 er utarbeidd i tråd med den regional planen. Vi har definert vekstsoner rundt Osøyro som strekker seg til Kolskogen i vest og Bjånes i aust og Tøsdalsskiftet i nord.

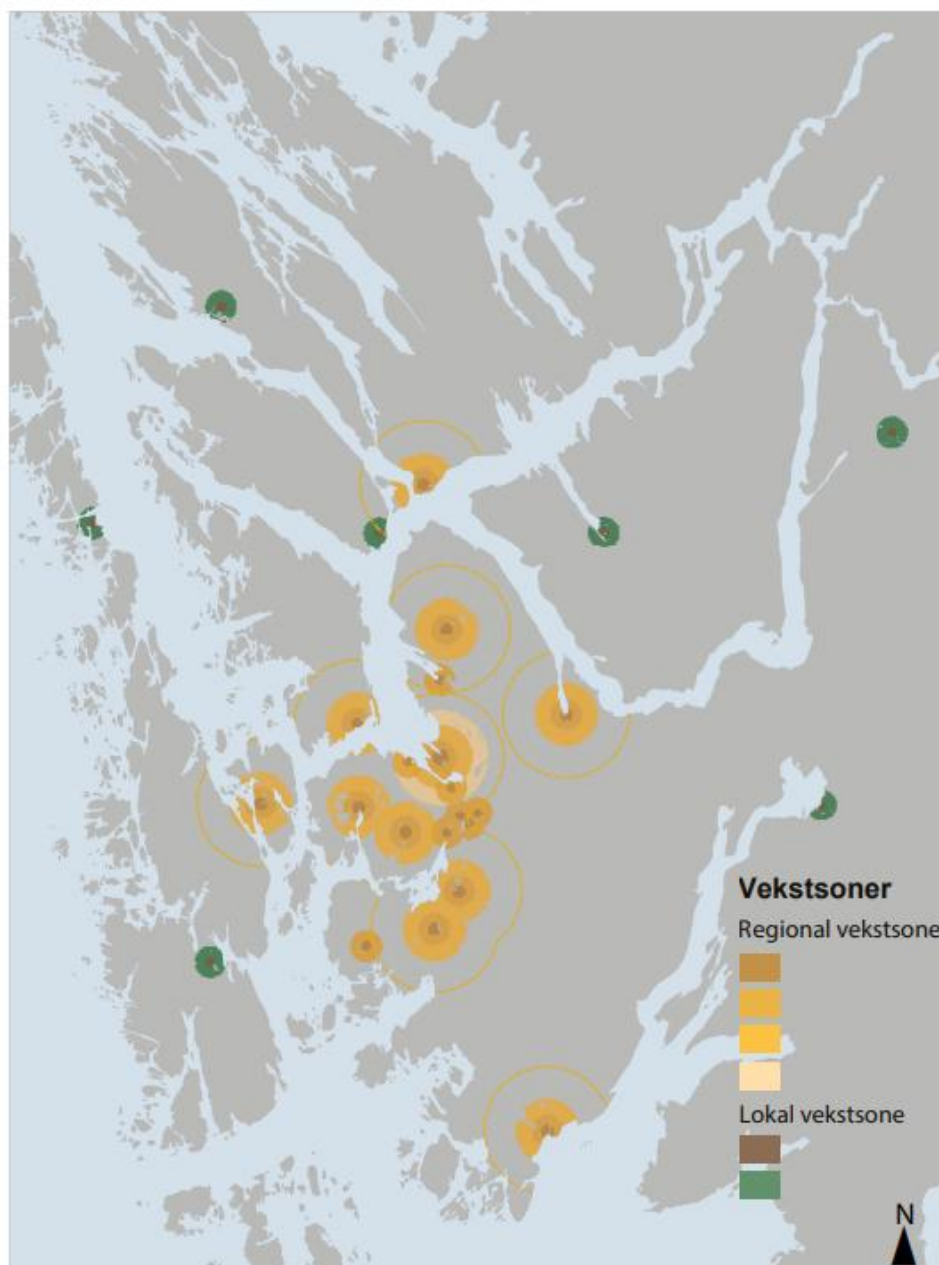
Vidare er Regional areal- og transportplan for bergensområdet tydeleg på at omeignskommunane må definere eit lokalsenter i kommuneplanens arealdel. Vi har definert Lysefjorden som lokalsenter. Også her har Miljøløftet investert i ny veg og gang- og sykkelveg i eit stort spleiselag med staten, Vestland fylkeskommune og kommunen.

Innspel til kartskissa:

Storleiken på regionsenteret må være like stor som regional vekstsoner i regional areal- og transportplan for bergensområdet – og kommuneplanens arealdel. Dvs. minst 4 km slik at Bjånes og Kolskogen blir omfatta.

Her kjem sonene fram som 2 og 4 km. Denne kan nyttast då den er vedtatt av fylkestinget og har blitt lagt til grunn for KDPA for Bjørnafjorden vest. Miljøløftet har bidratt til å bygge attraktive og gode sykkel og gang samband både til lokalsenteret og til regionsenteret.

Kartskissa må som minimum også få med lokalsenteret Lysefjorden. Her har vi planlagt for 1900 bustadar og 4 500 nye innbyggjarar i tråd med regionale planar og bygd ut gang- og sykkelveg for å legge til rette for denne veksten.



Figur 25 Regionale vekstsoner med ulike avstandar frå sentrum vist med ulik farge. Lokale vekstsoner er her vist med kommunesenter, men kommunane skal vurdere behovet for lokal senterstruktur og lokale vekstsonar i kommuneplanen.

Om eigen indikator for lokalisering av arbeidsplassar for bergensområdet

Her viser vi igjen til regional areal- og transportplan for bergensområdet. Denne planen definerer ABC-metodikken for å plassere næringsverksemd med mange arbeidsplassar i A- og B-område. Medan arealkrevjande næringsverksemd med få arbeidsplassar i sokalla C-område med ein utstrekning på 1 km og maks 2 km frå overordna vegnett.

Bjørnafjorden kommune tilrår at vi tilpassar indikatorar i forhold til ABC-metodikken til den regional areal- og transportplan og ser det i forhold til overordna vegnett. Det bør kanskje være noko meir enn 600 meter innafor A og B-område, men dette er ikkje definert i den regionale planen.

Kan vi få til ein indikator som viser at vi får plassert ulike typar verksemdar på rett plass?

Om eigen parkeringsindikator for bergensområdet

Bjørnafjorden kommune har rapportert berre våre egne offentlege parkeringsplassar hittil. Vi har parkeringsavgift på dei fleste plassane i regionsenteret og viser ein god utvikling. Men vi ser at andre kommunar rapporterer for fleire. Vi har ikkje sterke meiningar om vi skal ta med private parkeringsplassar knytt til kjøpesenter og butikkar også og kva betydning det har for nullvekstmålet, men vi ser at det er ein stor jobb å rapportere. Her kan det godt vere 300 meter frå kollektivknutepunkt i regionsentera for å spare oss sjølve arbeid.

Er det mogeleg å få med innfartsparkering som parkeringsindikator?

Alver kommune

Me stiller oss bak innspela frå Bjørnafjorden og Øygarden, og vil i tillegg presisera:

- Det er behov for ein diskusjon om kva indikatoren nyttast til, og positive/negative verknader av den foreslåtte endringa. Kva vil det t.d. sei at indikatorsettet *blir bedre egnet for oppfølging av areal og parkering som del av porteføljestyringen i byvekstavtalen?*
- Me forstår at det er behov for å kunne sammenlikna på tvers av byvekstområda. Om indikatorane skal vera relevante som måleverktøy må dei likevel vere relevante for det enkelte område. I avgrensninga for arealindikator Bergen vises det t.d. til nærleik til skinnegående transport eller buss med 10-min frekvens. Dette er lite relevant i Bergensområdet, der ingen av omegnskommunane har skinnegående transport. I Alver finnes det heller ikkje bussruter med 10-min frekvens. Hurtigbåtruta med avgang frå både Knarvik og Bergen er ikkje tatt omsyn til.
- Det er riktig å sjå på vekst rundt etablerte kollektivårer. Dette må og gjelda omegnskommunane, og ikkje berre i Bergen kommune. Ein bør sjå nærare på kva kriterier som gjeld for å kvalifisere til høgfrekvent tilbod i det enkelte område.
- Forslaget lukkast ikkje i å knytte indikatorane *tettere til arealstrategiene i regional- og kommuneplanene*, slik den har ambisjoner om. Her bør gang- og sykkelavstandar samordnast med det som nyttast i regional- og kommuneplanar. Dette gjeld og storleiken på vekstsone rundt regionsenteret.
- Alver kommune har fastsatt ein senterstruktur som er grunnlaget for regional vekstsoner i vår kommune. Me viser her til Øygarden sitt innspel, og peiker på at ikkje alle skal til Knarvik eller Bergen, og at det me jobbar mot nullvekstmålet på fleire måter.
- Uten at det er tydeleg kva forslaget vil bety for Alver kommune i praksis vil det vera utfordrande å slutta seg til forslaget i sin noverande form.

Vestland fylkeskommune



Notat

Dato: 14.11.2025

Arkivsak:

Saksbehandlar: HC Engum

Til:	Sekretariatet i Miljøøfttet
Frå:	Vestland fylkeskommune – Avd for mobilitet og kollektiv

Innspel til forslag til indikator for arealbruk i byvekstavtalen

Som del av oppfølginga av Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vart det utvikla målindikatorar med utgangspunkt i planen sine mål, inkludert indikatorar for å vurdere om hovudtyngda av veksten i arbeidsplassar og bustader kjem innanfor regional vekstsona. Den gangen falt ein ned på løysinga med gjennomsnittleg avstand frå nye bustader til utalte senterpunkt for å unngå utfordringar med «skarp kant» ved at ein enten er utanfor eller innanfor. Dette vart mellom anna tolka som uheldig fordi soneavgrensinga var for grov og ville ikkje fange opp alt som er å rekne som i tråd med målet og som bygger opp om nullvekstmålet. Indikatoren vart difor utforma som snittlengde for bustader til senterpunkt der trenden siste 3 år vart framheva.

Ein indikator skal gi ein grovmaska bilete av arealutviklinga, og ikkje ein grundig analyse som avdekkjer heile utbyggingsbiletet. Datainnhenting og analyser bør vere av eit slikt omfang at det let seg gjennomføre jamleg.

Dersom ein skal gå for modellen ein har valt med å definere eit vekstområde bør ein ta utgangspunkt i regionale forhold og forpliktingane i avtalen. Regional plan for areal og transport sine rammer som bør vere utgangspunktet for kriteria:

- Regional vekstsona: Ei utstrekning på ei utbyggingssona på normalt 2 km, men inntil 4 km, men samtidig i gangavstand til kollektivstopp. Sjå også retningslinje 3.1 i RATP og tekst i kap 4.2.6.
- Kva er høgfrekvent: I RATP er det lagt til grunn at regionale stamlinjer har minimum 30 min frekvens

Lokale sentre i omegnskommunane bør målt i ein eigen indikator.

Når ein skal måle utvikling innanfor og utanfor ein sone oppstår det diskusjon om kriteria for kva område som skal bli dekkja av indikatoren, både fagleg og politisk. Dette tyder på mange måtar at det er meir «objektivt» å nytte den gamle avstandsindikatoren, fordi den står seg uavhengig av endring i kollektivtilbod eller endring i avgrensinga av vekstsonene og prioriterte utbyggingsområde i KPA. Avstandsindikatoren unngår alle diskusjonane om kva areal som skal vere innanfor og utanfor indikatorområdet og kan bli opplevd til å vere meir objektiv.

Dersom metodikken likevel skal følgje forslaget til arbeidsgruppa, er det viktig at å sette av tid til at regionale og lokale partar kan kvalitetssikre kartet nøye. Det foreslåtte området er eit godt utgangspunkt, men fleire av kriteria er ikkje heilt treffande for Bergensområdet. Her bør det bli lagt til rette for grundige prosesser mellom lokale partar.

|

**Byrådssak /25****Saksframstilling**

Vår referanse: 2025/246863-6

Høringsuttalelse til indikatorer for arealbruk og parkering i byvekstavtalene**Hva saken gjelder:**

Areal- og parkeringspolitikken i kommunene som har byveksttaler følges opp gjennom egne indikatorer for arealbruk og parkering. Det rapporteres om utvikling innenfor disse områdene hvert andre år. Kommunene er ansvarlig for datagrunnlag og rapportering på arealbruksindikatorene.

Formålet med indikatorene er å gi et bilde av hvordan nye boliger og arbeidsplasser lokaliseres for å kunne vurdere om arealutviklingen samsvarer med nullvekstmålet for personbiltransport. Parkeringsindikatorene har som formål å vurdere utviklingen innenfor et virkemiddel som i stor grad kan påvirke omfanget av bilturer i deler av byområdene.

Dagens metodikk for beregning av indikatorene er beskrevet i vedlegg 8 til [Byvekstavtale for Bergen \(2017-2023\)](#), hvor det er utarbeidet et minimum felles indikatorsett for oppfølging av byvekstavtalene.

Samferdselsdepartementet vurderer at areal og parkering er områder som påvirker måloppnåelsen i byvekstavtalene i stor grad, og det derfor er nødvendig å følge opp disse temaene i byvekstavtalesammenheng. De har derfor nedsatt en arbeidsgruppe som har vurdert indikatorene for arealbruk og parkering i byvekstavtalene. Gruppens mandat har vært å drøfte behovet for å justere eller supplere indikatorsettet slik at de blir bedre egnet for oppfølging av areal og parkering som del av porteføljestyringen i byvekstavtalen.

Arbeidsgruppen ble gitt følgende føringer for indikatorer og hva en ønsker å oppnå:

- Indikatorene bør vise om utviklingen over tid går i riktig retning i forhold til arealplanene i det enkelte byområdet.
- En størst mulig grad av standardisering for å kunne sammenstille indikatorene for byvekstavtaleområdene. På den måten vil de i større grad være egnet for sammenligning av måloppnåelse på tvers av byområdene.
- Datagrunnlag må være tilgjengelig eller må enkelt kunne framskaffes.

Sekretariatet i Miljøløftet har blitt bedt om å samle inn innspill fra hver av partene og deretter utarbeide et samlet innspill fra byområdet. Videre saksgang blir som følger:

1. Partene utarbeider høringsinnspill og sender innspillene til sekretariatet innen 6. november 2025
2. Sekretariatet utarbeider forslag til et samlet høringsinnspill som blir drøftet i samordningsfunksjonen 14. november 2025
3. Prioriteringsrådet drøfter ev. diskusjonspunkt knyttet til høringsforslaget i sitt møte 28. november 2025

4. Sekretariatet sender høringsforslag med eventuelle justeringer til departementet
28. november 2025

Arbeidsgruppens anbefalinger:

Arealindikator

Arbeidsgruppen vurderer at dagens indikator for areal ikke er godt egnet for å kunne følge opp arealdimensjonen i byvekstavtalene, og at den bør erstattes av en ny indikator.

Det anbefales derfor å bytte ut dagens avstandsbaserte arealindikator. Arbeidsgruppen foreslår en felles metodikk som angir en klar geografisk avgrensning av de områdene, hvor hovedtyngden av veksten bør komme i tråd med byvekstavtalene, og som lett kan avgrenses på kart. Det bør innføres en arealindikator som er basert på andel nye boliger med god tilgjengelighet for kollektiv, sykkel og gange. Byområdene står imidlertid fritt til fortsatt å videreføre den avstandsbaserte indikatorene og andre lokale indikatorer for måloppnåelse som et tillegg, hvis de ønsker det.

Geografisk avgrensning for indikator (sum av alle områdene under)	Kriterium	Begrunnelse
Sentrum i storby samt omegnskommune (utenom Oslo)	Boliger i sentrumssonen og omegnskommunens sentrum	Vil dekke de sentrale områdene i byvekstavtalene hvor de bosatte kan nå sine gjøremål uten bil
Sentralitet Osloområdet	Oslo by Indre by og Tett by defineres som en sammenhengende sone.	Høy mobilitet i store deler av Oslo tettsted
Avstand til prioriterte lokale sentre i regional plan	1000 meter fra prioritert lokalt senter i regional plan	Vil dekke de områdene hvor de bosatte kan nå flere av sine daglige gjøremål uten bil
Gangavstand til skinnegående kollektivtilbud	500 m til holdeplass for skinnegående, høyfrekvente kollektivlinjer (avgang minst hver 15 min på dagtid)	Områder hvor de bosatte vil kunne ha høy sannsynlighet for valg av kollektiv, gang og sykkel
Gangavstand til kollektivtilbud	300 m til holdeplass høyfrekvente busslinje (avgang 10 min med buss)	Områder hvor de bosatte vil kunne ha høy sannsynlighet for valg av kollektiv, gang og sykkel

Figur 1 - Forslag til geografisk avgrensning for arealindikator knyttet til boliger

Når det gjelder indikator knyttet til areal for arbeidsplasser er arbeidsgruppens faglige tilrådning å ta utgangspunkt i og måle tilgjengelighet basert på gåavstand og kollektivtilgjengelighet slik det er foreslått i figur 3. Visualisering av indikatoren er avgjørende for å kunne følge opp utviklingen og tydeliggjøre forskjellene mellom byområdene.

Geografisk avgrensing	Kriterium	Begrunnelse
Sentrum	Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter i sentrumssonen	Områder med høy tilgjengelig for kollektivtransport, gående og syklende.
Sentralitet Oslo kommune	600 meter fra sentrale regionale områder: Indre by, Tett by og sentrale knutepunkter som Skøyen, Høstfyr/Bryn.	Lokalisering som følger Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus
Sentralitet Osloområdet	Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter nær de mest sentrale høyfrekvente knutepunktet bybåndet, målt som 600 meter fra knutepunkt i regionale områder for besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter	Lokalisering som følger Regional plan for areal- og transport i Oslo og Akershus
Avstand til prioriterte lokale sentre i regional plan	Besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter lokalisert 600 meter fra holdeplass i det lokale senteret	Åpne for arbeidsplasser, handel og tjenester i bydelsentre
Gangavstand til kollektivtilbud	Ansatte med 600 meter til kollektivknutepunkt med tog/bybane/T-bane avgang minst hver 10 min på dagtid	

Figur 2 - Forslag til geografisk inndeling for arealindikator knyttet til arbeidsplasser

Bruken av parkeringsindikatoren varierer mellom byområdene, og erfaringene med indikatoren er også ulike. Derfor foreslår arbeidsgruppen endringer som gjør det enklere å følge opp indikatorene og sammenligne endringer i byområdene. Det foreslås blant annet å foreta en kvalitativ tilleggsrapportering for å bedre kunne visualisere verdiene.

Økonomiske konsekvenser:

Saken har ikke direkte økonomiske konsekvenser for kommunen

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Bergen kommune mener at de foreslåtte endringene i måten å beregne indikatorene på i hovedsak er en forbedring sammenlignet med dagens indikatorsett.

Bergen kommune mener imidlertid at man bør være varsom med hvordan indikatorene blir brukt. Det er opp til kommune- og bystyre og fylkeskommunene i avtaleområdene å fremforhandle en byvekstavtale med staten. Intensjonen om at rapporteringen blir mer ensartet i alle byvekstavtalene virker god. Likevel er det slik at de ulike byområdene vil velge ulike tiltakspakker av restriksjoner, prosjekter og tiltak, tilpasset de lokale forholdene i de ulike områdene. Eksempelvis vil et byområde kunne velge å ha større fokus på parkeringsrestriksjoner enn på fortetting langs kollektivakseler eller andre virkemidler for å opprettholde nullvekst. Bergen ser det derfor som viktig at indikatorene måles mot målsetningene i den enkelte byvekstavtale, fremfor mot de andre byvekstområdene.

Bergen kommune er enige i at dagens avstandsbaserte arealindikator bør byttes ut med en indikator som gjenspeiler kommunens vekstsoner nedfelt i kommuneplan, arealstrategi og regional plan. Bergen kommune vurderer også at vedlagt kart «Bergen – kart arealindikator» gir et godt grunnlag for videreutvikling, men det kan være behov for videre justeringer. Kommunen forutsetter at man får anledning til å justere forslag til ferdig arealindikatorkart før ny eventuell arealindikator trer i kraft. Vi mener også at utgangspunktet i forslaget til arealindikator for geografisk inndeling for arbeidsplasser virker lovende. Ettersom det er ulike grenseverdier for næring og bolig kan det imidlertid være hensiktsmessig å lage et

supplerende kart for næring, med utgangspunkt i kommuneplaner og regional plan. Bergen ønsker også å medvirke i fremstillingen av et slikt kart.

Bergen kommune stiller seg også bak at parkeringsindikatoren bør baseres på kommunenes parkeringsnormer fremfor alternative målemetoder. Det er svært ressurskrevende å rapportere på antall nye parkeringsplasser. Parkeringsnormen i kommunen er allerede tilpasset kommunenes arealbruk og Bergen vurderer at man vil få utilstrekkelige og misvisende datagrunnlag om man skulle generalisere måten parkeringsplasser telles på. Vurderingen av kommunenes parkeringsnormer bør fortsatt tilpasses lokalt. Dette gjøres best i kommunens egne planer. Kommunen er også spørrende til om rapportering ved en kvantitativ tilnærming vil tilføre tilstrekkelig ny kunnskap sett opp mot arbeidsmengden som går med til rapportering. Bergen kommune har som mål å redusere byråkrati, og vurderer det som bedre ressursbruk å planlegge supplerende tiltak framfor å rapportere. Bergen stiller seg også bak at man ikke differensierer indikatoren knyttet til parkeringstakst av samme grunn.

Vedtakskompetanse:

I tråd med byrådets fullmakter vedtatt av Bergen bystyre 27. november 2024 i sak 462/24, pkt. 2.10.2 skal høringsuttalelser i prinsipielle saker som samtidig innebærer politiske avveininger, avgis av bystyret.

Forretningsutvalget har i møte 14.10.2025 i sak 288/25 fattet følgende vedtak:

Utvalg for miljø og byutvikling avgir høringssvar til «Miljøløftet: dokument om indikatorer for arealbruk og parkering til høyring» på vegne av Bergen kommune.

Byrådet innstiller til utvalg for miljø og byutvikling å fatte følgende vedtak:

Bergen kommune avgir høringsuttalelse til «Indikatorer for arealbruk og parkering i byveksttalen» slik det fremkommer av byrådets forslag.

Dato: 28. oktober 2025

Christine B. Meyer
Byrådsleder

Eivind Nævdal-Bolstad
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

- 1 Anbefaling fra arbeidsgruppe om indikator for arealbruk, datert september 2025
- 2 Bergen – kart arealindikator, datert 02.10.2025
- 3 Miljøløftet – Dokument om indikatorer for arealbruk og parkering

Statsforvalter i Vestland



Statsforvalteren i Vestland

Vår dato:

06.11.2025

Vår ref:

2019/317

Deres dato:

Deres ref:

Sekretariatet Miljøløftet
Nygårdsgaten 112
5009 BERGEN

Saksbehandler, innvalgstelefon
Torgeir Flo, 5557 2146

Miljøløftet - høring - indikatorer for arealbruk og parkering

Vi viser til epost fra sekretariatet datert 17.10.2025 om høring av faglig anbefaling fra arbeidsgruppen om indikatorer for innsatsområdene arealbruk og parkering i byvekstavtalen og kartillustrasjon for merknader.

Statsforvalteren vil i det følgende komme med merknader til indikatorer og kartillustrasjon. Vi vil også gi en kort omtale av arealstatus i avtaleområdet samt noen tanker knyttet til reforhandling av byvekstavtalen.

Merknader til indikatorer for arealbruk og parkering

Vi finner det interessant at gruppen stiller spørsmål med hvor målrettet avstandsbaserte arealindikatorer er. Valg av reisemiddel bestemmes av mange ulike forhold som tilbud (frekvens, tid, pris, komfort) på kollektivtransport, avstand til og omfang på offentlige og private tjenestetilbud med mer.

Alternativet bør derfor sees nærmere på. En utfordring i denne sammenheng er om det finnes gode nok data på valg av reisemiddel innen den enkelte bydel? For Bergen er det klar sammenheng mellom valg av reisemiddel (sykkel/gange) på aggregert nivå i sentrale bydeler (Bergenhus, Årstad) i motsetning til de mer perifere bydelene i kommunen. Men hvordan forholdet er innad i den enkelte bydel er mer usikkert. Er det faktisk mindre bilbruk i husstander innad i den enkelte bydel som bor i bydelsentra og ved kollektivknutepunkt/bybanestopp enn de som bor utenfor disse områdene? Dette forholdet bør undersøkes nærmere ved innhenting av data om reisevaner innad i bydelene.

For å få bedre klarhet på dette vesentlige punktet foreslås det derfor at det i det videre arbeid gjennomføres reisevaneundersøkelser på et disaggregert bydelsnivå (f.eks. i Oslo og Bergen).

Vi har ingen merknader til forslag til indikatorer for parkering knyttet til parkeringsforhold ved offentlig/allmenn parkering og arbeidsplassparkeringstilbud.

I denne sammenheng vil vi vise til at bilbruken øker igjen i storbyene jf. byindeksen. Dårligere vilkår for kollektivtransporten som igjen fører til dårligere kollektivtransporttilbud kan være mulig årsak.

E-postadresse:
sfvi@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Njøsavegen 2
6863 Leikanger

Besøksadresse:
Njøsavegen 2, Leikanger
Solheimsgaten 13, Bergen
Fjellvegen 11, Førde

Telefon: 57 64 30 00
www.statsforvalteren.no/vi
Org.nr. 974 760 665



Kartillustrasjon

Kart over mulig avgrensning av arealindikator Bergen omfatter enkelte områder i Bergen kommune som ikke har en busstrase med minimum 10 minutter på dagtid (eks. Blomsterdalen, Tertnes). Kartet bør gjennomgås og differensieres nærmere.

Status arealplanlegging i Bergensregionen

Krav til rullering av kommuneplanenes areal i byvekstkommunene har vært et sentralt tema i byvekstavtalen for Bergensregionen. De enkelte kommunene varierer med tanke på hvor langt de har kommet med hensyn til rullering og planvask. I tillegg til Bergen kommune som rullerte kommuneplanens areal del i 2018/-19, har Bjørnafjorden kommune rullert kommunedelplan for «gamle» Os kommune 2023. Bergen kommune gjorde et stort stykke arbeid med tanke på å «vaske ut» utbyggingsformål i perifere områder som ville resultert i økt bilbruk i sitt arbeid. Når det gjelder Bjørnafjorden, var det en krevende og lang prosess å få revidert kommunedel-planen til å være i samsvar med arealkapittelet i dagens byvekstavtale.

Askøy kommune og Alver kommune har startet opp rulleringsarbeidet og kommet fram mot gjennomført første gangs offentlig ettersyn/har første gangs offentlig ettersyn nå, mens Øygarden har mål om å starte rullering av arealdelen for den nye sammenslåtte kommunen i høst.

Reforhandling av avtalen

Byvekstavtalen for Bergensområdet omfattet tidligere Lindås kommune, Fjell kommune, Os kommune og Askøy kommune. Kommunene Lindås, Fjell og Os er nå slått sammen med nabokommuner. Lindås kommune er slått sammen med Meland kommune og Radøy kommune til Alver kommune, Fjell er slått sammen med Øygarden, Sund og Fjell til nye Øygarden kommune og Os slått sammen med Fusa kommune til Bjørnafjorden kommune.

Da Meland, Radøy, Øygarden og Sund hører inn under det felles arbeidsmarkedet i Bergensregionen, påvirker også disse områdene trafikkarbeidet og 0-vekst målet da pendling til Bergen er helt dominerende også fra disse tidligere kommunene. En mer arealeffektiv utvikling som legger til rette for miljøvennlige transportformer også fra disse områdene, vil bidra til at Bergen kommune overholder 0-vekstmålet.

Som nevnt over viser byindeksen at det nå er en trend med økt bruk av bil i storbyene. Dårligere kollektivtransporttilbud i tillegg til rimelige elbiler og rabatter på bompenger og parkering trekkes frem som mulige årsaker. En mer målrettet bruk av byvekstmidlene bør derfor vurderes. Ved å bedre kollektivtransportens konkurransekraft vis a vis privatbil gjennom et bedre kollektivtilbud (pris/frekvens/fremkommelighet), vil dette kunne gi bedre nytte/kostnad enn annen bruk av midlene.

Med hilsen

Synnøve Stalheim
direktøravdelingsdirektør

Torgeir Flo
saksbehandler

Dokumentet er elektronisk godkjent



Side: 3/3

Kopi til:

KOMMUNAL- OG DISTRIKTSDEPARTEMENTET

Postboks 8112 DEP

0032

OSLO