

NOTAT

Vedlegg nr. 5a[Fyll inn]

Til: Styringsgruppa
Frå: Sekretariatet
Kopi: [Fyll inn]

Saksbehandlar: Kari Gåsemyr

Vår dato: 11.06.2026

Sak 38/26 Lokalpolitisk behandling av byutgreiinga våren 2025

Bakgrunn

Statens vegvesen fekk i oppdrag å gjennomføre og leie arbeidet med byutgreiing frå Samferdselsdepartementet i juni 2024 og utkast til rapport var klar 7. november 2025. Byutgreiinga for Bergensområdet har no vore på høyring. Høyringsmerknadane er samla på tvers av byområda og kommentert på av Statens vegvesen (sjå vedlegg 6b side 31- 39).

For Bergensområdet mottok Statens Vegvesen 13 høringsuttaler. Fylkeskommunen og de fem kommunane i Miljøløftet har behandla byutgreiinga og sine uttaler til i folkevalde organ. I denne saken summerer vi opp høringsuttalane til dei lokale partane og refererer vedtaka som utgjør høringsuttalane til partane.

Oppsummering av dei lokale partane sine høringsvedtak

Høringsuttalene viser skiljelinjer mellom partane. Bergen kommune legg vekt på betre framkome for alle transportformer og ønskjer i mindre grad å basere transportpolitikken på restriktive tiltak mot bilbruk. Kommunen peikar særleg på behovet for auka prioritering av vegutbygging og meiner finansieringa i større grad bør skje gjennom statlege midlar, og i mindre grad gjennom bompengar.

Vestland fylkeskommune støttar hovudretninga i byutgreiinga og meiner nullvekstmålet kan nåast gjennom ein kombinasjon av restriktive og positive verkemiddel. Fylkeskommunen peikar særleg på bruk av parkeringsregulering og bompengar som viktige verkemiddel, men understrekar samtidig behovet for vesentleg auka statleg finansiering av kollektivtilbodet. Fylkeskommunen understrekar behovet for snarast mogleg realisering av bybanen til Åsane og forlenga Fløyfjellstunnel

Dei omkringliggende kommunane/frontkommunane er gjennomgåande meir kritiske til byutgreiinga, særleg når det gjeld arealpolitikk og restriktive verkemiddel. Desse kommunane ønskjer større lokalt handlingsrom i arealpolitikken og er kritiske til fortetting og lokalisering av vekst til regionale vekstsonar. Vidare peikar dei på at bilen er ein nødvendig del av kvardagen, og at tiltak som bompengar og parkeringsrestriksjonar kan få uheldige fordelingsverknader. Samstundes løftar dei fram innfartsparkering som eit viktig verkemiddel for å kombinere bil og kollektivtransport.

Partane sine høyringsvedtak

Alver kommune

Vedtak 12.2.26 i kommunestyret:

«Byutgreiinga for Bergensområdet viser ei utvikling der arealpolitikk og transportpolitikk i aukande grad vert styrt ovanfrå og inn mot eit byperspektiv som ikkje tek godt nok omsyn til kvardagen til folk i heile regionen.

For mange innbyggjarar i Askøy, Alver, Øygarden og Bjørnafjorden er bilen ikkje eit val – det er ein føresetnad for å få kvardagen til å gå opp. Arbeidsreiser, levering i barnehage, fritidsaktivitetar og handel skjer ofte over større avstandar enn det kollektivsystemet kan handtere. Då opplevest det urimeleg når politikken først og fremst handlar om å gjere bilbruk dyrare og vanskelegare.

Samtidig er det viktig å minne om at mykje av verdiskapinga i regionen skjer utanfor bykjernen. Marine næringar, havbruk, matproduksjon, industri, energiproduksjon og kraftforsyning er grunnlaget for arbeidsplassar, eksportinntekter og velferd i heile landet. Desse næringane er avhengige av gode transportløyningar, føreseielege rammevilkår og moglegheit for å bu og arbeide i lokalsamfunn nær ressursane. Når politikken vert forma ut frå eit reint byperspektiv, risikerer ein å svekke fundamentet for denne verdiskapinga.

Byutgreiinga legg stor vekt på fortetting som løysing. Det vert lagt til grunn at bustader, arbeidsplassar og tenester i hovudsak skal samlast i eksisterande tettstader og regionale vekstsoner. Dette er problematisk. Alver kommune meiner ikkje det er ei retning som skal avgjerdast frå ei byutgreiing, men noko som skal styrast gjennom lokal arealplanlgging.

Folk skal kunne bu der dei vil, ikkje berre der transportmodellar seier det er mest effektivt. Lokalsamfunn i omlandet rundt Bergen er ikkje transportproblem som skal løysast – dei er levande samfunn med eigne behov og verdiar.

Nullvekstmålet for personbiltrafikk vert lagt til grunn som ein premiss for arealpolitikken. Når transportmålet vert styrande for kvar folk skal bu og arbeide, snur ein i realiteten planlegginga på hovudet. Arealpolitikken må ta utgangspunkt i menneske, næringsliv og lokalsamfunn – ikkje berre trafikkmodellar.

Det er nødvendig med ein meir realistisk og rettferdig balanse i verkemiddelbruken. Auka bompengar, parkeringsrestriksjonar og vegprising vil slå skeivt ut sosialt og geografisk. Dei som bur utanfor sentrum og er avhengige av bil, får rekninga.

Snøggbåten mellom Nordhordland og Bergen er vår bybane. Han gir eit raskt og effektivt tilbod utan kø, og gjer det mogleg å pendla føreseieleg til og frå arbeid og skule. Sjøvegen er open, og båten kjem fram uavhengig av trafikkproblem på vegnettet. I tillegg er snøggbåten eit miljøvenleg alternativ som kan redusere bilbruken og kutte utslepp. For at tilbodet skal vera reelt attraktivt for både pendlarar, familiar og næringsliv, må det kome fleire avgangar – også i helgene. Alver kommune understrekar at snøggbåtsambandet Knarvik–Frekhaug Bergen må styrkast og vidareutviklast som ein sentral del av kollektivtilbodet i regionen. For at båten skal være eit reelt alternativ til bilen, må me få fleire avgangar, også i helgene, og økt frekvens i det vidare arbeidet med byvekstavtalen.

Ekspressbuss er eit tilbod som må utvidast. Dette er eit tilbod som verkar godt, og bidreg til redusert trafikk inn til Bergen.

Innfartsparkering er eit konkret og effektivt verkemiddel dersom målet er å få fleire over på kollektivtransport. For mange som bur utanfor sentrum og dei mest sentrale kollektivknutepunkta, er bilen ein nødvendig del av kvardagen. Då må vi gjere det enkelt å kombinere bil og kollektiv. Gode og tilgjengelege innfartsparkeringar senkar terskelen for å la bilen stå vidare inn mot dei mest trafikkerte områda. Slik kan vi redusere presset i sentrum og samstundes gjere det mogleg for fleire å velje meir miljøvenlege reisemåtar – utan at det går på kostnad av kvardagslogistikken til folk.

Bergensregionen er éin felles bu- og arbeidsmarknad, og transportpolitikken må byggje opp under det – ikkje gjere det vanskelegare.

Difor må vidare arbeid med byvekstavtalen:

- sikre at ein legg til rette for vekst og utvikling i regionen
- sikre større lokalt handlingsrom i arealpolitikken
- ta betre omsyn til pendlar- og distriktskommunane
- unngå einsidig bruk av restriktive tiltak mot bilbruk
- leggje større vekt på næringsliv og arbeidsreiser i heile regionen
- ikkje bandleggja sentralt areal over lang tid
- prioritera innfartsparkeringar i kommunane rundt Bergen

Målet må vere eit transportsystem som fungerer for folk – ikkje berre for modellen.

Mobiliteten til fotgjengar er ikkje godt nok fremma i rapporten. Om folk skal skape gode vaner med gange frå barneår må da vera trygge vegar å gå -med nok overgangs felt- til å hindre farlige situasjonar, serskild innan gå område til skular.»

Askøy kommune

Vedtak 12.2.26 i kommunestyret

«Formannskapet tar byutredningen til orientering, med følgende tekst korrigert:

I punkt 1.5.5 Klimautfordringer (s. 67-68), avsnittene som omhandler Askøy erstattes med følgende:

«Askøy må både tilpasse seg et endret klima og ta ansvar for å redusere klimagassutslipp. Kommuneplanens samfunnsdel for 2025–2035 legger derfor stor vekt på klimatilpassing, utslippsreduksjon og berekraftig arealforvaltning. Den største kilden til direkte klimagassutslipp på Askøy er utslipp fra sjøfart og vegtrafikk. Det er særlig utslipp fra vegtrafikken kommunen har virkemidler til å gjøre noe med, og utfordringen er særlig knyttet til å redusere utslipp fra personbiltrafikken. Et konsentrert utbyggingsmønster i samsvar med senterstrukturen legger til rette for å styrke kollektivtrafikken, og kunne ta vekst i persontransport gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å håndtere økt nedbør må vannet gis plass. Naturbaserte løsninger, der naturlige vannveier, våtmarker og flomområder bevares og gjenopprettes, kan bidra til å forhindre skader ved overvann og flom. Blågrønne strukturer, som åpne kanaler og bekkeløp, regnbed, grønne tak og vegger, parker, dammer og ivaretagelse av nærnatur kan være med på å sikre kvalitet i tettbygde områder og håndtere overvann på en god måte.»

I avsnitt 2.2.2.3 Askøy (s. 74) erstattes første avsnitt med følgende tekst:

«Kommuneplanens samfunnsdel (KPS) ble vedtatt 18.09.2025, og gjelder for perioden 2025- 2035. Samfunnsdelen inneholder fire hovedmål som sammen skal hjelpe med å løse utfordringene som kommunen står overfor. De peker retning for den langsiktige utvikling av Askøysamfunnet, og er konkretisert gjennom delmål og tilhørende strategier. KPS inneholder også en arealstrategi. Den skal bidra til å styre arealforvaltningen i kommunen i ønsket retning ved å danne grunnlaget for en langsiktig, overordnet og helhetlig arealpolitikk for Askøy kommune. Strategien legger opp til å styrke senterområdene og prioritere fortetting, samordning, gjenbruk og transformasjon av allerede utbygde areal. KPS og arealstrategiene legger dessuten vekt på reduksjon av klimagassutslipp og å redusere nedbygging av dyrket og dyrbar mark og natur.»

Askøy er en folkerik kommune, men med en befolkning som bor mer spredt enn i Bergen.

Et kollektivtilbud som i hovedsak prioriterer hovedveiene inn mot Bergen gjør at bil er et nødvendig fremkomstmiddel i hverdagen for veldig mange av våre innbyggere.

Tiltakspakker som fokuserer på å styrke kollektivtilbudet er Askøy positive til og mener dette vil bidra til å senke biltrafikken. Tiltakspakker som derimot går inn for å straffe de som bor utenfor sentrums kjernen er Askøy sterkt kritisk til. Vi ønsker å ha levende bygder og kommuner også rundt Bergen sentrum. Tiltak som legger store begrensninger på arealbruk og øker kostnadene for de som må bruke bil, kan vi ikke godta.

Askøy kommune er dermed negativ til tiltakspakkene beskrevet som 2, 3 og 4. Askøy kommune vil også spesielt advare mot alternativ 4 som begrenser all ny bosetting og alle nye arbeidsplasser til regionale vekstsoner. Alternativet vil legge urimelige begrensninger på eksisterende og nye virksomheter og bosetting samt være i strid med vedtatte og juridisk bindende reguleringsplaner, områdeplaner og kommuneplaner.

Bompengepakker: Eventuelle fremtidige bompengepakker på tilgrensende veiprojekter må være egne pakker, og ikke innlemmes i bompengesystemet bompakke Bergen.»

Bergen kommune

Vedtak i utvalg for miljø og byutvikling 12.03.2026

1. Bergen kommune avgir høringsuttalelse til «byutredning for Bergensområdet 2025» slik den fremkommer av byrådets forslag ([Høringsuttalelse til byutredning for Bergensområdet 2025](#))
2. Bergen kommune mener transportpolitikken i større grad må legge til rette for god fremkommelighet for alle transportformer, inkludert personbil, varetransport og kollektivtransport, fremfor å basere seg på restriktive tiltak som begrenser bilbruk.
3. Bergen kommune mener at utvikling og oppgradering av veinettet må prioriteres høyere i fremtidige transportplaner, blant annet for å styrke fremkommelighet, beredskap og næringstransport. Oppgraderingen av Fløyfjellstunnelen og andre kritiske veiforbindelser må gis høy prioritet.
4. Bergen kommune mener det er avgjørende å ferdigstille Ringvei vest.
5. Bergen kommune mener planlegging og realisering av en fremtidig Ringvei øst må prioriteres for å avlaste trafikken i sentrale bydeler og styrke transportsystemets robusthet.
6. Bergen kommune mener at samferdselsprosjekter i Bergensområdet i større grad bør finansieres gjennom statlige bevilgninger, og i mindre grad gjennom økt bruk av bompenger.
7. Bergen kommune mener arbeidet med bedre veiforbindelser nordover må prioriteres, herunder ferdigstilling av tunnelprosjektet fra Nordhordlandsbrua mot Bergen.

Øygarden kommune

Vedtak 11. februar 2026 i kommunestyret

1. Kommunestyret i Øygarden tek byutgreiing 2025 for Bergens-området til orientering.
2. Kommunestyret vurderer byutgreiinga som eit godt og relevant kunnskapsgrunnlag for den komande reforhandlinga av byvekstavtalen for Bergens-området.
3. Øygarden kommune meiner at verkemiddel i byvekstavtalen må ta omsyn til reiseavstandar, næringsstruktur og kvardagsmobilitet i ytre delar av byvekstområdet. For Øygarden er det viktig at restriktive tiltak vert balanserte med eit styrkt og påliteleg kollektivtilbod, og at løysingar vert

utforma slik at dei varetek både innbyggjarar, næringsliv og personar med særlege transportbehov.

4. I kommunar med lang utstrekning og mykje sprett busetting, og der det eksisterande kollektivtilbodet i stor grad er tilpassa skuletransport, dekkjer ikkje daglege reisebehov for arbeid, helse og fritid. Difor vil personbil vera eit nødvendig transportmiddel, og dette må anerkjennast i planen. Ein bør vurdere ein modell der bilbruk kan akseptrast i første del av reisa, men kopløst på gode overgangspunkt mot kollektivtransport.
5. Parkeringsmogelegheita i dei ytre delane av kommunane må anerkjennast som strategiske innfartsparkeringar. Desse har funksjon som sentrale knutepunkt for pendlarar, og vil ofte eit vera avgjerande verkemiddel for auke i bruken av kollektivtransport.
6. Øygarden kommune legg til grunn at det i ytre og spredtbygde delar av kommunen ikkje skal innførast restriktive tiltak mot bilbruk som hovudverkemiddel i byvekstavgift.
7. Restriksjonar på parkeringsplassar skal ikkje vere hovudverkemiddel i byvekstavgift, særleg i ytre og spredtbygde område.
8. Øygarden kommune understrekar behovet for gode digitale løysingar for å få til saumlaus mobilitet på tvers av reisemåtar og geografiske område.»

Bjørnafjorden kommune

Vedtak i kommunestyret 26. mars 2025

«Kommunestyret gir følgjande høyringsuttale til byutgreiinga for Bergens-området 2025:

Dersom avstand som er koda i tiltaksbane 3 (all vekst i regional vekstsone) er 4 km for Bjørnafjorden kommune, og ikkje 2 km slik det kjem fram av dokumentasjonsnotatet, så må dette rettast opp.

Bjørnafjorden kommune har godkjent planprogram for kommuneplanen sin arealdel i desember 2025. Det er vedtatt at senterstruktur i KDPA for Bjørnafjorden vest 2023 - 2035 skal ligge fast. Denne senterstrukturen er i tråd med regionale planar.

Det må bli opna for at også frontkommunane kan forhandle om konkrete tiltak i reforhandlingane. Kommunestyret ber om at Statens vegvesen gjer transportmodellberekningar og vurderingar av følgjande prosjekt:

- Fv 552 Hauge – Osøyro (gang og sykkelveg)
- Kollektivterminal og innfartsparkering Osøyro
- Lyseparken - Byvegen (gang- og sykkelveg)
- Innfartsparkering Lysefjorden
- Fv 552 Moberg – Osøyro (fortau)

Alle tiltak som inngår i reforhandlingane bør også bli vurdert ut frå andre viktige mål som framkome, beredskap og trafikktryggleik.

Alle tiltaka bør bli vurdert i forhold til nytteprinsippet for bompenggeopplegget. Bompenggeopplegget med rabattordningar og styringsmekanismar for gjennomsnittstaksten bør vere del av reforhandlingane.»

Vestland fylkeskommune

Vedtak i fylkesutvalet 21. januar 2026:

1. Fylkesutvalet gjev slik høyringsuttale:

- Vestland fylkeskommune ser Byutgreiing 2025 som eit nyttig kunnskapsgrunnlag for kva ulike verkemiddel som kan gje nullvekst i Bergensområdet fram mot 2036 og 2050.
- Vestland fylkeskommune er positive til at byutgreiinga viser at nullvekstmålet er innan rekkevidde for Bergensområdet dersom ein gjennomfører ein kombinasjon av restriktive og positive verkemiddel, og vil særleg peika på både auka kollektivtilbod, framkome for kollektiv, tal parkeringsplassar og bruk av bompengar.
- Vestland fylkeskommune registrerer den store veksten i kollektivreiser som vert lagt til grunn for å nå nullvekstmålet, og har ambisjonar om at vi skal vera ein aktiv bidragsytar inn mot dette. Vi peikar på at det ikkje er mogleg å styrka tilbodet og handtera ein slik passasjervekst utan vesentleg auka statleg finansiering. For fylkeskommunen vil difor ei sterkare statleg forplikting mot finansiering av kollektivområdet vera det viktigaste innspelet inn mot ein ny byvekstavgift.
- Vestland fylkeskommune peiker på at Byutgreiinga viser at heile trafikksystemet i og rundt Bergen står i fare for å bryte saman, og understreker behovet for snarast mogleg realisering av bybanen til Åsane og forlenga Fløyfjellstunnel. Eit fullt utbygd skjenegåande transportsystem i Bergen vil ha stor kapasitet og legge til rette for utvikling av byen i tråd med måla i byvekstavgiften. Forlenga Fløyfjellstunnel er eit sjølvstendig viktig prosjekt for trafikktryggleik og beredskap for å unngå full trafikal stans i heile bykjerna ved hendingar i tunnelen.

2. Fylkesdirektøren sitt saksframlegg vert lagt ved høyringssvaret. (Saksutredningen står på side 32 [her](#))