



## Statens vegvesen

Radøy kommune  
Radøyvegen 1690  
5936 MANGER

Behandlende enhet:  
Region vest

Saksbehandler/telefon:  
Tone Høyland Stople /  
99575609

Vår referanse:  
18/126266-2

Deres referanse:

Vår dato:  
13.06.2018

### Byutredning trinn 2

Statens vegvesen inviterer til samarbeid om Byutredning trinn 2. Denne utredningen skal være del av faglig grunnlag for bystrategi i neste NTP (2022 - 2033).

Første møte i dette arbeidet blir **tirsdag 14.august 2018 kl.10.00 til 12.00** i møterom Vegvalsen, Statens vegvesens lokaler i Nygårdsgaten 112. Det vil bli sendt ut agenda før møtet.

#### Byutredning trinn 1.

Arbeid med [Byutredning trinn 1](#) er avsluttet. Byutredning trinn 1 er et av flere grunnlag for forhandlinger om byvekstavtaler. Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet inngikk en [byvekstavtale 01.09.2017](#). Avtalen bygger på NTP 2014–2023, og gjelder for Bergen kommune for perioden 2017–2023. Byvekstavtalen for Bergen har sammen med bypakke Bergen fra 2017 fått navnet MILJØLØFTET. For mer informasjon se [Miljøløftet](#).

Byvekstavtalen skal reforhandles i løpet av 2018. Kommunene Askøy, Fjell, Lindås og Os er invitert inn som parter i revidert byvekstavtale. I forhandlingene skal areal- og transporttiltak i de regionale vekstsonene prioriteres.

#### Byutredning trinn 2.

Det skal nå gjennomføres et trinn 2 av byutredningen. Utredningene i trinn 2 skal være del av faglig grunnlag for transportetatens bystrategi i neste Nasjonal Transportplan (NTP 2022 - 2033). 8 byområder har fått ulike oppdrag. For Bergensområdet skal det gjøres analyser av nullvekstmål for et utvidet byområde, med ulike alternativ for arealutvikling. I analysene skal kommunene som er invitert til forhandlinger om byvekstavtale inkluderes. I byutredning trinn 2 skal det tas høyde for ny kommunestruktur fra 2020, derfor inviteres Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Lindås, Radøy, Meland, Os, Fusa og Askøy kommuner til samarbeid.

Postadresse  
Statens vegvesen

Telefon: 22 07 30 00

Kontoradresse  
Nygårdsgaten 112  
5008 BERGEN

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Org.nr: 971032081

Bergen kommune har ambisjoner om en større reduksjon i biltrafikken enn nullvekstmålet. Dette ble modellert i trinn 1 og det skal nå foretas en gjennomgang av resultatene fra dette arbeidet. Sammensetning av tiltakspakken og kombinasjoner av andre mulige tiltak skal vurderes.

Erfaringer med å ta ut allerede regulerte byggeområder fra vedtatt plan slik Bergen kommune har gjort, skal oppsummeres. Rekkefølgebestemmelser som virkemiddel for å styre utbyggingsrekkefølgen av byggeområder i kommuneplanen skal vurderes.

Statens vegvesen region vest har ansvar for å lede arbeidet med byutredning trinn 2, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, Hordaland fylkeskommune, Fylkesmannen og kommunene. Se vedlagte notat for mer informasjon om oppdraget.

Hordaland fylkeskommune, Jernbanedirektoratet, Fylkesmannen i Hordaland og kommunene Bergen, Sund, Fjell, Øygarden, Os, Fusa, Lindås, Meland, Radøy og Askøy inviteres til samarbeid i arbeid med byutredning trinn 2.

**Vi ber om at navn på kontaktperson for samarbeidspart sendes til Statens vegvesen v/ Tone Høyland Stople innen 1.juli 2018.**

I møtet 14.august 2018 kan partene delta med 1 – 2 deltakere.

Med hilsen

Tone Oppedal  
Avdelingsdirektør

Tone Høyland Stople

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Likelydende brev sendt til  
Askøy kommune, Postboks 323, 5323 KLEPPESTØ  
Bergen kommune, Postboks 7700, 5020 BERGEN  
Fjell kommune, Postboks 184, 5342 STRAUME  
Fusa kommune, Postboks 24, 5649 EIKELANDSOSEN  
Fylkesmannen i Hordaland, Postboks 7310, 5020 BERGEN  
Hordaland fylkeskommune, Postboks 7900, 5020 BERGEN  
Jernbanedirektoratet, Postboks 16, 0101 OSLO  
Lindås kommune, Kvernhusmyrane 20, 5914 ISDALSTØ  
Meland kommune, Postboks 79, 5906 FREKHAUG  
Os kommune i Hordaland, Pb. 84, 5202 OS  
Radøy kommune, Radøyvegen 1690, 5936 MANGER

Sund kommune, Postboks 23, 5371 SKOGSVÅG  
Øygarden kommune, Ternholmvegen 2, 5337 RONG



Dato 26. april 2018

| Saksbehandler:

Alberte Ruud

| Vår ref:

| Deres ref:

## Byutredningene trinn 2 – revidert notat

### Bakgrunn

I henhold til mandatene for byutredningene trinn 1 skal det gjennomføres et trinn 2. Byutredningene trinn 1 er et av flere grunnlag for kommende forhandlinger/reforhandlinger om byvekstavgifter, som er knyttet til prioriteringer i gjeldende NTP 2018–2029. Utredningene i trinn 2 skal være en del av et faglig grunnlag for transportetatens bystrategi i neste NTP (2022–2033).

For å sikre en helhet og samordning av det videre utredningsarbeidet sentralt og lokalt gir prosjektgruppen i dette notatet en samlet anbefaling om utredningstemaer for hvert av byområdene i trinn 2.

Hovedkriteriet for utvelgelsen av utredningstemaer og case er at de skal ha relevans for NTP 2022–2033. Det lokale arbeidet med trinn 2 skal samordnes med temaene som skal belyses i NTP-arbeidet. Utvalgte temaer er derfor sett i sammenheng med mandatet for det tverretatlige NTP by-utredningsarbeidet som pågår nasjonalt. Også omtalene av utredningsbehovet byutredningene trinn 1 har dannet grunnlag for utvalgte temaer og case.

Det er enkelte temaer av mer lokal karakter som ikke er tatt med i prosjektgruppens anbefaling. Dersom det er ønskelig å gå videre med disse må dette håndteres lokalt.

## **Oppstart og organisering**

Utredningsarbeidet omtalt i notatet skal gjøres lokalt. Aktøren som skal lede arbeidet bør særlig ta kontakt med de øvrige samarbeidspartene for et oppstartsmøte.

Det vil ikke utarbeides egne mandater for arbeidet utover dette notatet. Det understrekes at trinn 2 er mindre omfattende enn trinn 1. Operasjonalisering og konkretisering skjer lokalt, Hver aktørs representant må sørge for involvering av egen virksomhet underveis i arbeidet.

Prosjektgruppen for byarbeidet er mottakere av leveransen, og det vil legges opp til jevnlig kontakt underveis i arbeidet. Det er ikke avsatt NTP-utredningsmidler nasjonalt til det lokale utredningsarbeidet.

Organisering av det lokale arbeidet i hvert byområde er beskrevet i notatet.

### **Frister**

Frist for skisse til disposisjon: 15. mai 2018

Frist for leveranse: 15. oktober 2018

## **Bergen**

### **Konsekvenser av utvidelse av avtaleområdet**

I byutredningene trinn 1 er det kun gjort analyser av nullvekstmålet med Bergen kommune som avtaleområde. Det skal gjøres analyser av et utvidet byområde, med ulike arealalternativer. I analysene skal kommunene som er invitert til forhandlinger om byvekstavnale inkluderes, og det skal tas høyde for ny kommunestruktur fra 2020. Det betyr at følgende kommuner skal inngå i analysene: Bergen, Fjell, Sund, Øygarden, Lindås, Radøy, Meland, Os, Fusa og Askøy.

### **Ambisjonsnivå**

Utvikling av nullvekstmålet fra nullvekst til redusert persontransport med bil

Bergen kommune har ambisjoner om en større reduksjon i biltrafikken enn nullvekstmålet. Denne ambisjonen er også modellert som del av utredningsarbeidet i trinn 1. Det skal foretas en gjennomgang av resultatene fra dette arbeidet.

- Hvordan er tiltakspakken for å oppnå 20 prosent reduksjon i personbiltransporten satt sammen?
- Er det andre kombinasjoner av tiltak som kan være aktuelle for å nå 20 prosent-målet?
- Vurdering av kostander og rekkefølge

### **Areal: erfaringer med å definere bestemte utviklingsområder i kommuneplanen**

I forslaget til kommuneplanens arealdel, har Bergen kommune tatt ut arealer avsatt til byggeområder i gjeldende kommuneplan. Erfaringer med å ta ut allerede regulerte byggeområder fra vedtatt plan skal oppsummeres. En aktuell problemstilling er om

rekkefølgebestemmelser kan være et virkemiddel for å styre utbyggingsrekkefølgen av byggeområder i kommuneplanen.

## Organisering av arbeidet

Statens vegvesen Region vest har ansvar for å lede arbeidet, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, Hordaland fylkeskommune og kommunene. Også Fylkesmannen skal inviteres til å delta.

## Trondheimsområdet

### 20 prosent sykkelandel: Virkemiddelbruk og konsekvenser

I forbindelse med behandlingen av NTP 2018–2029 ble det definert et mål om 20 prosent sykkelandel i de største byområdene. Trondheim brukes som case for å belyse virkemiddelbruk for å nå dette målet, konsekvenser for andre transportformer og mulige alternative tilnærminger til målet. Følgende problemstillinger skal belyses:

- Hva må til for å nå 20 prosent sykkelandel? Virkemidler og kostnader.
- Hva har måloppnåelse å si for *antall reiser* med hhv sykkel, kollektiv og bil, og hvilken betydning har dette for kapasitetsbehov og driftskostnader for de ulike transportformene (kollektiv, bilveg, sykkelanlegg)?
- På hvilke reiserelasjoner og i hvilke områder av kommunen kan 20 % sykkelandel oppnås? Hva må til for å oppnå dette?
- Hvilke analyseverktøy kan benyttes for å si noe om mulige effekter og kostnader av virkemidler som RTM ikke fanger opp? Og hvilken effekt viser de?

### Strategisk byutvikling langs jernbanen

Analysen skal se på potensialet for byutvikling langs jernbanen og i knutepunkt<sup>1</sup> i Trondheimsregionen (strekningen Melhus–Trondheim–Stjørdal). Det er lagt opp til fortetting rundt knutepunktene både i IKAP og i kommuneplanene, men det er ikke i tilstrekkelig grad konkretisert hvor mange boliger/innbyggere, arbeidsplasser osv det kan legges opp til.

Caset vil belyse hvilken arealutvikling (hvor stor befolkning/antall boliger og tetthetsgrader) som må til for at jernbanetiltaket kan bli samfunnsøkonomisk lønnsomt. Analysen bør også se på hvordan knutepunktet kan være et godt omstigningspunkt og viktige byttepunkt på lengre reiser i regionen.

Dette vil kunne bidra til en videreutvikling av hvordan man kan sikre mer offensiv byutvikling langs jernbanen og sentrale knutepunkt. Dette vil være viktig innspill til kommunenes arbeid med en byutviklingsstrategi, som er nylig oppstartet og det pågående arbeidet med arealplanlegging rundt knutepunktene i Melhus, Hommelvik og Stjørdal sentrum.

---

<sup>1</sup> Eksempler på knutepunkt/jernbanestasjoner som bør inngå i analysen: Melhus skysstasjon, Heimdal stasjon, Marienborg, Trondheim Sentralstasjon, Leangen, Ranheim, Hommelvik, Værnes, Stjørdal.

## Organisering av arbeidet

Utredningene gjennomføres av samme koordineringsgruppe som i trinn 1, og ledes av Statens vegvesen Region midt. Gruppen har administrative representanter fra Jernbanedirektoratet, Trondheim kommune, Miljøpakken, Sør-Trøndelag fylkeskommune (nå Trøndelag fylkeskommune), Trondheimsregionen, Fylkesmannen i Trøndelag og Statens vegvesen.

## Nord-Jæren

Trinn 2 på Nord-Jæren består av mer lokale problemstillinger som er etterspurt som en gølfø av høringsrunden om byutredningen. Frist for leveranse besluttet derfor lokalt.

## Kollektivbetjening av Ullandhaug

Nytt sykehus i Stavanger skal ligge på Ullandhaug. Utbyggingen skjer i 2 faser. Fylkeskommunen skal i gang med en utredning for kollektivbetjening av området.

## Innfartsparkering og knutepunktutvikling

Som oppfølging av trinn 1 har styringsgruppen for byvekstavgift Nord-Jæren bestilt en utredning om innfartsparkering, og i høringen på trinn 1 kom det innspill på behov for utredning av knutepunktutvikling på Nord Jæren.

## Organisering av arbeidet

Utredningen om kollektivbetjening av Ullandhaug er i gang. Transportetatene deltar i prosjektet, som ledes og finansieres av Rogaland fylkeskommune.

Statens vegvesen Region vest har ansvar for å lede utredningsarbeidet om innfartsparkering og knutepunktutvikling, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, Rogaland fylkeskommune og kommunene. Også Fylkesmannen skal inviteres til å delta.

## Kristiansandsregionen

### 20 prosent sykkelandel: Virkemiddelbruk og konsekvenser

I forbindelse med behandlingen av NTP 2018–2029 ble det definert et mål om 20 prosent sykkelandel i de største byområdene. Kristiansand brukes som case for å belyse virkemiddelbruk for å nå dette målet. Utredningen vil begrenses til én bydel, bydel Lund. Det vil bli sett på hvilke tiltak som kan settes i verk i for å øke sykkelbruken i bydelen ytterligere.

### Miljøvennlig bylogistikk

Målet for miljøvennlig bylogistikk er formulert som følger: *Attraktive byer med lave klimagassutslipp, effektive løsninger for næringslivet og god livskvalitet for innbyggerne.* Kristiansand brukes som case for å få et bedre kunnskapsgrunnlag, avdekke utfordringer og se på mulige tiltak for en mer effektiv bylogistikk. Utredningen vil være på overordnet nivå.

Utredningen samordnes med arbeidet som gjøres i Bygruppen i NTP 2022–2033 Bylogistikk og Vegdirektoratets FoU-program Bylogistikk.

### **Organisering av arbeidet**

Statens vegvesen Region sør leder arbeidet, i samarbeid med Vest-Agder fylkeskommune og Kristiansand kommune. Også Fylkesmannen skal inviteres til å delta.

## **Buskerudbyen**

### **Rolledeling mellom de kollektive transportformene**

Buskerudbyen benyttes som case for å belyse i hvilke markeder de ulike kollektive transportformene (buss og tog) har sine styrker, og hvordan en kan sikre at samfunnet får mest mulig igjen for pengene. Aktuelle temaer er samordning av rutetilbudet, knutepunktutvikling, takstsamarbeid og takststruktur.

### **Organisering av arbeidet**

Statens vegvesen Region sør leder arbeidet, i samarbeid med Jernbanedirektoratet, Buskerud fylkeskommune og kommunene. Arbeidet skjer gjennom de etablerte organene i Buskerudbysamarbeidet. Også Fylkesmannen skal inviteres til å delta.

## **Grenland**

### **Rolledeling mellom transportformene**

Grenland brukes som case for å belyse i hvilken markeder gange, sykkel, kollektiv og bil har sine styrker, og hvordan en kan sikre en hensiktsmessig rolledeling mellom de ulike transportformene.

### **Organisering av arbeidet**

Eksisterende prosjektgruppe som jobber med grunnlag for ny bypakke, bestående av Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Telemark fylkeskommune og kommunene gjennomfører arbeidet med trinn 2. Også Fylkesmannen skal inviteres til å delta. Statens vegvesen Region sør leder arbeidet.

## **Nedre Glomma**

### **Areal**

I trinn 1 av Byutredningen for Nedre Glomma definerte vi tre ulike strategier for arealutvikling; trendalternativet, kommuneplanalternativet og fortettingsalternativet. Det første; trendalternativet, er en videreføring av dagens arealutvikling der man anser at befolkning og arbeidsplasser lokaliseres som tidligere trend. De to neste arealalternativene: kommuneplan og fortetting er alternativ der man ser på en endring av tidligere arealbruk.



I trinn 2 vil vi se nærmere på de transportmessige konsekvensene av et mer realistisk alternativ for fortetting av boliger og lokalisering av framtidige arbeidsplasser. Et alternativ som er noe mer ambisiøst enn «kommuneplanalternativet», men mer realistisk enn «fortettingsalternativet» fra trinn 1.

I tillegg skal vi bruke Nedre Glomma som case for å se nærmere på hvordan de to arealalternativene i byutredningen trinn 1 (fortetting og kommuneplan) kan gjennomføres i praksis, for eksempel hvordan kommunene kan ta ut områder som er avsatt til utvikling i kommuneplanene. Hvilke virkemiddel kan tas i bruk, og har kommunene disse virkemidlene?

### **Organisering av arbeidet**

Utredningen gjennomføres med i hovedsak samme prosjektgruppe som i trinn 1. Prosjektgruppen består av fagpersoner fra Fredrikstad og Sarpsborg kommune, Østfold fylkeskommune, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen, ledet av Statens vegvesen Region øst. Også Fylkesmannen skal inviteres til å delta.

### **Tromsø**

#### **Tromsø: Arealutvikling i 2050– et tett og realistisk alternativ for framtidige boligområder og arbeidsplasser**

I analysen vil vi se på en «mer realistisk» fortettingsalternativ for framtidig arealbruk enn det ble gjort i trinn 1. I trinn 1 var arealscenariet «nærby» et tilnærmet teoretisk alternativ, som ikke ble konkretisert nærmere. Med tanke på et lengre tidsperspektiv som er satt til 2050, er det behov for å vurdere hvordan en tett byutvikling kan gjøres strukturelt. Ett alternativ er å konsentrere mye vekst til sentrum og aksene sentrum – universitetet, samt sentrale deler av Tromsdalen. Kommunen ferdigstiller nå planer for gjennomgående omdanning av to store områder til bolig og næring i sentrum og nordover mot universitetet (Nordbyen og Stakkevollvegen). Et annet alternativ kan være å konsentrere utviklingen rundt de tre knutepunktene sentrum, universitetet / sykehuset og Giæverbukta.

Analysen vil se på lokalisering av framtidige bolig, arbeidsplasser og sosial infrastruktur, og kan bidra til økt kunnskap om arealbruksutvikling og tilhørende transportkonsekvenser for Tromsø kommune. Dette vil være viktige innspill til det nylige oppstartede arbeidet med revisjon av boligbyggeprogram og utbyggingsprogram for kommunen, og bidra til at man treffer gode valg knyttet til framtidig arealbruksutvikling.

### **Organisering av arbeidet**

Prosjektgruppen for Tenk Tromsø, bestående av Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og Tromsø kommunene gjennomfører arbeidet med trinn 2. Også Fylkesmannen skal inviteres til å delta. Statens vegvesen Region nord er ansvarlig for rapportering til NTP by-prosjektgruppen.