BERGEN KOMMUNE | BYRÅDET

Byrådssak /25 **Saksframstilling**

Vår referanse: 2025/226090-3

Høyringsuttale til planprogram for Regional plan for areal og mobilitet

Kva saka gjeld:
Vestland fylkeskommune har lagt utkast til planprogram for Regional plan for areal og mobilitet på høyring og offentleg ettersyn.

Ein regional plan er eit verktøy for strategisk samfunnsutvikling, utarbeidd av fylkeskommunen. Regionale planar tek opp spørsmål som krev samordning på tvers av sektorar og kommunegrenser, og skal balansere regionale, nasjonale og lokale omsyn. Regionale planar er retningsgjevande, og skal etter plan- og bygningslova § 8-2 leggjast til grunn for planlegging og verksemd i stat, fylke og kommune.

Det er utkast til planprogrammet, altså rammene for planarbeidet og forslag til tema i den kommande regionale planen, som er på høyring. Jamfør framdriftsplanen skal sjølve planforslaget på høyring og offentleg ettersyn i juni til september 2026, med politisk handsaming og vedtak i Fylkestinget i desember 2026.

Høyringsfrist:
Frist for uttale til planprogrammet vart sett til 10. oktober 2025. Etter førespurnad fekk Bergen kommune utsett frist til 20. oktober 2025, med moglegheit til å ettersende vedtak og eventuelle endringar etter politisk behandling i utval for miljø og byutvikling 06. november 2025. Vedtaket frå utvalet vil ikkje rekke å bli handsama administrativt i fylkeskommunen, men vil bli vedlagt saka som skal handsamast i fylkestinget.

Føremålet med Regional plan for areal og mobilitet
Vestland fylkeskommune (VLFK) skal utarbeide ein ny regional plan med føremål om å samle og fastsette strategiske føringar for areal og mobilitet i Vestland. Planen skal styrke samordninga mellom utbygging til ulike føremål og infrastruktur for transport, energi og tenester. Desse behova skal samtidig balanserast mot omsynet til klima, natur, landskap og kulturminne. Planarbeidet skal samle alle regionale arealføringar i ein heilskapleg plan og gje retningsliner og rammer for framtidig utbygging og den fysiske utviklinga i Vestland.

Ny Regional plan for areal og mobilitet skal bygge på satsingsområda og måla i VLFK sin vedtekne utviklingsplan. Gjennom samarbeid på tvers av kommunegrenser, sektorar og forvaltningsnivå skal det utviklast felles mål, strategiar og verkemiddel, tilpassa kommunane sine ulike geografiske og demografiske føresetnader.

VLFK sine retningslinjer for arealbruk er i dag spreidde i fleire regionale planar som delvis er overlappande, motstridande eller utdaterte. VLFK vil no betre oversikta og samle tema i to heilskapleg og strategiske planar: Regional plan for areal og mobilitet og Regional plan for verdiskaping og kompetanse.

Den kommande Regional plan for areal og mobilitet skal erstatte følgande av dagens regionale planar:

- Regional plan for klima, (2022-2035)
- Regional plan for fornybar energi, (2023-2035)
- Berekraftig verdiskaping. Regional plan for innovasjon og næringsutvikling, (det som er knytt til arealbruk), (2021-2033)
- Regional plan for attraktive senter i Hordaland, (2015-2026)
- Strategi for tettstadutvikling og senterstruktur, (2018-2022)
- Regional transportplan (RTP), 2022-2033
- Fylkesdelplan for arealbruk (Sogn og Fjordane, 2000)

Forhaldet til Regional areal- og transportplan (RATP) for bergensområdet
Regional areal- og transportplan (RATP) for bergensområdet er eit viktig verktøy for strategisk arealutvikling og ligg til grunn for byvekstavtalen i området. Planen omfattar kommunane Alver, Askøy, Bergen, Bjørnafjorden (berre gamle Os kommune), Osterøy, Samnanger, Vaksdal, og Øygarden. Planen vert vidareført og ikkje oppheva som følgje av ny regional plan for areal og mobilitet.

RATP bygger på den regionale planen for attraktive senter, som definerer senterstruktur i tidlegare Hordaland. Når senterstrukturen skal bli vurdert for heile Vestland, skal bergensområdet inngå i analysen, men det vert lagt til grunn at senterstrukturen i bergensområdet ligg fast.

Denne nye regionale planen tek for seg nokre plantema som ikkje er innarbeidd i RATP. Ny regional plan vil vere eit supplement på fleire tema, mellom anna tema energi, kystnære areal og regional hamn. Dei to regionale planane vil begge vere gyldige. Ved motstrid vil den sist vedtekne planen gjelde føre den andre.

Plantema
I utkast til planprogram er det føreslått tre hovudtema med fleire undertema:

- Regionsenter og transportstruktur
  - Senterstruktur
  - Transport, gods og logistikk
- Berekraftig arealforvaltning
  - Regionalt utbyggingsmønster
  - Blågrøne areal
  - Energi
- Mobilitet og transport
  - Fylkesvegnettet
  - Mjuke trafikantar
  - Kollektivtransport

Byrådet si vurdering og forslag til høyringsuttale:
Bergen kommune meiner at Vestland fylkeskommune sitt utkast til planprogram er godt gjennomarbeidd. Det er likevel nokre moment Bergen kommune ønsker å kommentere nærmare.

Vestlandet og Bergen treng berekraftig økonomisk vekst og verdiskaping for å kunne sikre velferdssamfunnet, investere i infrastruktur og drive den grøne omstillinga. Bergen kommune er opptatt av at vi må auke utviklingstempoet for å utnytte potensialet i bergensregionen, og legge til rette for befolkningsvekst og verdiskaping – som igjen skapar positive ringverknadar

for heile Vestland. For å få dette til, treng vi framtidsretta rammevilkår, fleksibilitet, dialog og samarbeid.

Store delar av utfordringsbiletet for det sentrale bergensområdet er grunnleggande ulikt utfordringsbiletet for små kommunar i andre sentralitetsklassar. Å løyse samfunnsflokar og legge til rette for berekraftig vekst i bergensregionen treng difor *andre tiltak* og verktøy enn andre stader i fylket. Dette må den kommande regionale planen gjenspegle.

Planarbeidet må opne opp for at både vekst og utvikling kan skje i kommunane. Det må samtidig leggast opp til løysingar som vil vere praktisk og økonomisk gjennomførbare og samfunnsøkonomisk forsvarlege. Det er ei fare for at ulike sektorinteresser i overdriven grad kan vanskeleggjere ønska og nødvendig utvikling. Planarbeidet bør difor belyse korleis prioritering og avveging av ulike interesser mellom dei ulike temaa og sektorane skal kunne løysast i praksis. Det er viktig at fylkeskommunen ser heilskapen i fylket, men ny regional plan må også *ta høgde for at det er kommunane som er tillagt den primære reguleringsmyndigheita*, og er nærast dei lokale utfordringane, behova og interessene.

Den regionale planen blir eit viktig verkemiddel for å styre utviklinga i eit *regionalt perspektiv*. Heilskaplege regionale løysingar krev gode prosessar over tid, på tvers av kommunegrenser og forvaltingsnivå. Planprogrammet bør difor vise korleis planprosessen kan gjennomførast med felles ansvar og engasjement. Bergen kommune ønsker å vere involvert i planarbeidet.

1. Regionsenter og transportstruktur

Regional hamn:

Regional hamn vert nemnt som aktuelt plantema som skal supplere regional areal- og transportplan for bergensområdet. Dette er eit svært omfattande plantema der Bergen kommune har sterke interesser. Vi forventar å bli tett involvert i vidare diskusjonar.

Senterstruktur:

Bergen kommune støttar prinsippet om å nytte regional senterstruktur som grunnlag for rolle- og funksjonsdeling, samordning og prioritering. I gjeldande inndeling har Bergen status som fylkessenter, medan Arna er einaste regionsenter i kommunen. Me peikar på at i Bergen kommune har alle våre bydelar definerte bydelsenter, som i ein regional kontekst er tett befolka kraftsentre. Det er naturleg at fylkeskommunen vurderer om også desse skal synleggjerast eller inngå som ein kategori i ny regional senterstruktur.

Det vil også vere naturleg at flyplassar vert markert i senterstrukturen, på line med andre transportknutepunkt.

Transport, gods og logistikk:

Luftfartsnettet på Vestlandet kan gjerne inngå i omtale av transportstrukturen for folk og varer.

Flaskehalsar på hovudvegnettet vert nemnt som ei utfordring for transport, gods og logistikk. Andre utfordringar som er relevante er lange transporttider, sårbar infrastruktur og vêravhengigheit og avgrensa kapasitet på terminalar.

2. Berekraftig arealforvaltning

Forslaget til planprogram slår fast at lokalisering av næringsareal og arbeidsplassar skal bli basert på ABC-prinsippet, slik at arealkrevjande, transportintensiv og publikumsretta verksemd blir plassert etter kva transportbehov dei har.

Bergen er einig i at det er viktig å arbeide for at reisekjedene blir så korte og effektive som mogleg, og støttar i utgangspunktet at arealkrevjande, transportintensive verksemder blir

plassert etter kva transportbehov dei har. Samtidig er ikkje kartet for regional senterstruktur, eller ABC-prinsippet eigna til å styre denne utviklinga. Eksempelvis må større omlastingspunkt lokaliserast i nærleiken av relativt høgfrekventerte flyplassar, hamner og togterminalar. Arealbruken lokalt og regionalt må også ta inn over seg nasjonale og internasjonale behov.

Bustadutvikling:
15. september 2025 mottok kommunane eit brev frå Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) om felles innsats for auka bustadbygging. Regjeringa har eit nasjonalt mål om å sette i gang bygging av 130 000 bustader innan 2030, og oppfordrar til forsterka felles innsats frå offentlege myndigheiter på lokalt, regionalt og statleg nivå, saman med byggenæringa. Saman har aktørane eit ansvar for å planlegge og iverksette tilstrekkeleg bustadbygging. *Ministeren understrekar viktigheita av at fylkeskommunar, statsforvaltarar og andre regionale statlege myndigheiter bistår aktivt i planprosessane og vektlegg omsynet til tilstrekkeleg bustadbygging*.

Både planprogrammet og ny regional plan for areal og transport må ta inn over seg nasjonalt mål om auka bustadbygging, og bidra til realisering av dette. Storbyane har eit særleg ansvar for å bidra til tilstrekkeleg bustadbygging. Bergen kommune støttar prinsippa om hovudfortetting innanfor allereie nedbygde areal og høg arealutnytting i knutepunkta, men meiner at også andre areal må kunna vurderast for bustadbygging for å nå vekstmåla. Hovudtyngda av veksten i bustadar og arbeidsplassar bør planleggast i eller i nærleiken av knutepunkt langs dei store kollektivaksane. Samtidig er det viktig å legge til rette for levande bygder og sikre eit variert busettingsmønster som tek i vare både bymessige kvalitetar og verdiane knytt til landbruk, natur og lokalsamfunn. Bustadbygging og det at folk har gode buforhald i eigna bustadar til prisar som innbyggarane faktisk har råd til, er uløyseleg knytt til ei sosial berekraftig samfunnsutvikling. *Denne dimensjonen må også vektleggast sterkt i regional plan.*

Bergen kommune er i gang med rullering av KPA. Eit viktig mål i arbeidet er å forenkla bestemmingane for å få til raskare plan- og byggesaksprosessar og meir bustadbygging med god kvalitet, i tråd med nasjonale føringar. *Det er viktig at ny regional plan ikkje legg avgrensingar på det handlingsrommet Bergen kommune ønskjer å skape gjennom ny KPA*. Ulike offentlege mynder og sektorinteresser må spele på lag og samarbeide.

Arealkrevjande næring:
Den regionale planen er eit av dei viktigaste verkemidla for å ta eit overordna perspektiv på den regionale utviklinga. Bergen kommune er i hovudsak einig i prinsippet om transformasjon framfor utbygging av urørt natur. Likevel vil det også framover vere behov for nye sentrumsnære område for nærings- og industrilokaliseringar om vi skal ha moglegheit til å redusere transportbehovet og klimagassutslepp. Bergen har i dag eit stort etterslep på næringsområde, noko som har ført til ei rekke etableringar i mindre sentrale område. Det er avgrensa transformasjonsområder igjen i bynære strøk, og rammeverket i regional plan må også gje rom for nyetableringar i sentrumsnære strøk, dersom vi skal unngå ytterlegare byspreiing.

Strandsoneforvaltning:
Bergen kommune er opptatt av ei rettvis og fornuftig forvaltning, der både maritimt næringsliv og innbyggjarar får gode vilkår, så lenge tiltak ikkje går ut over friluftsinteresser og allemannsretten. Kommunen ønskjer å skape gode rammevilkår for byutvikling langs sjøfronten.

3. Mobilitet og transport
Planarbeidet tar utgangspunkt i prinsippet frå Nasjonal transportplan om å ta vare på det vi har, utbetre der vi kan og byggje nytt der vi må. Bergen kommune støttar desse prinsippa. Samtidig er det særs viktig å leggje til rette for eit nytt kapasitetssterkt riksvegnett som sikrar næringslivet på Vestlandet gode konkurransefremjande rammevilkår. Vestland har eit fylkesvegnett som ikkje tilfredsstillar transportbehovet verken i dag eller i framtida, og det er nødvendig med store nyinvesteringar i åra som kjem. Nyetableringar bør sjåast i samanheng med langsiktig framtidig transportsystem, ikkje berre dagens mangelfulle vegnett.

Fylkesvegnettet
Bergen kommune er einig i at planporteføljen for fylkesvegar må vurderast realistisk. Utdaterte planar bør leggjast bort, og prioritering må skje ut frå dagens krav til måloppnåing. Nokre stader kan punkttiltak vere tilstrekkeleg, men det er også behov for nye tiltak som støttar opp under framtidig vekst.

Planprogrammet viser til kor mange bruer og kaier fylket har, og samanlikna med resten av landet ligg Vestland øvst. Bergen har det mest sårbare vegnettet blant storbyane, jamfør NTP, med få moglegheiter for omkøyring. Store delar av dette utfordringsbiletet omfattar fylkesvegnettet.

Mjuke trafikantar:
Trafikksikre tilbod er ein føresetnad for å få fleire til å gå og sykle. Bergen kommune meiner at det ikkje kan leggjast til rette for høg standard overalt, slik planprogrammet legg opp til. Så lenge det er avgrensa midlar til utbetring eller nyetableringar er det viktig å sikre trygge, men også «gode nok» tilbod, slik at vi kan bygge meir gang- og sykkelveg for dei ressursane som er tilgjengelege.

Kollektivtransport:
Bergensområdet har store behov for investeringar i kollektivtilbod, og mesteparten av kollektivreisene i fylket skjer i Bergen. Dette må reflekterast i planarbeidet.

Bergen er einig i at det må vere eit vedlikehaldstilbod, også i områder der relativt få nyttar seg av kollektivtilbodet. Framover vil det framleis vere viktig å sjå på løysingar der takstsystemet i større grad reflekterer kostnadane ved linjestrukturen. Dette gjeld ikkje berre på kollektivreiser, men også ei rekke andre område. Kollektivtakstane bør reflektere både tilgjenge og avstand, og i eit slikt reknestykke bør ikkje byområda kome dårlegare ut enn dei meir perifere områda.

Bergen er einig i at nokre stader kan sjøen eigne seg for effektiv kollektivtransport, og er einige i at kostnadene til utsleppsfrie båtar, kaianlegg og anna infrastruktur i større grad må vegast opp mot alternativkostnadene ved å heller operere linjene med buss.

Nasjonale ansvarsområde
Fylkeskommunen har fått auka betydning i NTP-arbeidet. Storbykommunane vart for første gang ikkje invitert til komitéhøyringa i førre prosess. Bergen forventar at fylkeskommunen vil løfte storbyen sine prioriteringar i møte med staten i utforming av transportpolitikken, og vise korleis desse samsvarar med fylket sine behov og prioriteringar.

Vedtakskompetanse:
Reglement for Bergen bystyre og bystyreutvalgene 2023 – 2027 pkt. 6.4 sjette ledd:
Bystyreutvalgene kan avgi høringsuttalelser på vegne av Bergen kommune i høringssaker som forretningsutvalget har tildelt et utvalg.

Forretningsutvalet behandla saken i møtet 16.09.2025 sak 251/25, og fatta følgande vedtak:
Utvalg for miljø og byutvikling avgir høringssvar til «Høring og offentlig ettersyn av planprogram for regional plan for areal og mobilitet i Vestland» på vegne av Bergen kommune.

Byrådet innstiller til utval for miljø og byutvikling å fatte følgande vedtak:
Bergen kommune gjev høyringsuttale til «Planprogram for Regional plan for areal og mobilitet» slik den kjem fram av forslaget frå byrådet.

Dato: 30. september 2025

Christine B. Meyer	Eivind Nævdal-Bolstad
Byrådsleiar	Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:
Høyring og offentleg ettersyn av planprogram for regional plan for areal og mobilitet i Vestland
Vedtatt høyringsutkast planprogram RAM FU