



Dato: 26. januar 2024

Frå/til: 11.00-12.30

Referent: Mari Braaten Larssen

Møteleiar: Statssekretær Tom Kalsås

Saksnr.: 17/2170

Til stades: Sjå vedlagt liste

Kopi:

Møte i politisk styringsgruppe for byvekstavtalen for Bergens-området

1. Innleiing ved departementa

Statssekretær Tom Kalsås frå Samferdselsdepartementet ønskte velkommen og opna for kommentarar til dagsorden og forslag til saker under eventuelt. Ordførar Tom Georg Indrevik bad om at teljeproblematikk for personbilar blei tatt opp under eventuelt. Dagsorden blei deretter godkjent.

Vidare orienterte statssekretær Kalsås kort om prioriteringane for byområda i statsbudsjettet for 2024. Satsinga på byområda er eit prioritert område for regjeringa, og det har vore vekst i løyvingane over tid. Innanfor eit mindre økonomisk handlingsrom har byvekstavtalane vore skjerma, og i budsjettet for 2024 er byane eitt av områda som har kome godt ut. Det er sett av 7,5 mrd. kr til å følgje opp byvekstavtalane og belønningsavtalane i 2025, og om lag 6,7 mrd. kr skal gå til dei fire største byområda. Regjeringen følgjer også opp punktet i Hurdalsplattformen om auka statleg bidrag til dei store kollektivprosjekta, som etter kvart vil vere aktuelt for Bybanen til Åsane.

Kalsås orienterte vidare om det pågåande arbeidet med ny Nasjonal transportplan for 2025-2036, der Vestland fylkeskommune og Bergen kommune har gitt innspel. Transportverksemdene har bidratt med omfattande vurderingar og tilrådingar. Det er nokre felles utfordringar framover. Nullvekstmålet har så langt blitt nådd, men personbiltrafikken veks. Målet vil vere under press. Det trengs ei vidare satsing på kollektivtransport, sykling og gange, men bompengar, parkeringsrestriksjonar og arealpolitikken vil også vere heilt avgjerande for å nå målet. Dette må verke saman.

Statssekretær Sigrun Wiggen Prestbakmo frå Kommunal- og distriktsdepartementet løftet fram at regjeringa i sin politiske plattform vektlegg betydninga av å ivareta byenes rolle som regional motor for sitt omland og distrikta. Videre trekte ho fram det pågåande arbeidet med nye retningslinjer for arealbruk og mobilitet og at desse etter planen vil bli sendt på høyring i vinter. Prestbakmo løfta vidare fram det at byvekstavtalane og

nullvekstmålet skal sikre at storbyområda blir utvikla slik at auken i persontransporten kan gjennomførast til fots, på sykkel eller med kollektivtrafikk. Ho påpekte at dette krev godt samarbeid om god utnytting av areala og at Bergen, Askøy, Alver, Bjørnafjorden, og Øygarden kommunar har fått til eit godt samarbeid om byutvikling og arealutvikling gjennom byvekstavtalen. Arealplanlegginga må byggje opp under dei store investeringane på transportsida. Prestbakmo avslutta med å løfte fram at effektiv arealbruk er ein viktig bærebjelke i byvekstavtalane. Derfor er det viktig å ha kontinuerleg merksemd retta mot arealdelen i oppfølginga av byvekstavtalane.

Leiar for den lokale styringsgruppa for byvekstavtalen, vegdirektør Ingrid Dahl Hovland, trekte fram den gode strukturen for samarbeid som er etablert, og viste til at det er oppnådd gode resultat, særleg for bybanen som har gitt stor vekst i kollektivtrafikken. Arealdelen og knutepunktutvikling har også vore viktig for å lykkast.

2. Kort om historikk og resultat i byvekstavtalen ved sekretariatsleiar Aina Haugstad

Erlend Otterå frå sekretariatet for Miljøløftet orienterte om historikk for samarbeidet og gjekk deretter gjennom indikatorar og rapportering. Det blei mellom anna vist til at biltrafikken gjekk ned under koronapandemien, men har deretter vakse. Tal for 2023 viser 0 pst. endring frå referanseåret 2018, dvs. at byområdet ligg på nullvekstmålet. Det har vore ein samla vekst i kollektivtrafikken på 5,2 pst.

3. Orientering om handlingsprogram for 2024-2027 og vidare arbeid med nytt handlingsprogram for 2025-2028 ved sekretariatsleiar Aina Haugstad

Juan Santacruz frå sekretariatet for Miljøløftet orienterte om prosessen for planlegging og prioritering av prosjekt og innhaldet i handlingsprogrammet for 2024-2027 (tilgjengeleg på nettsidene til Miljøløftet). Arbeidet med nytt handlingsprogram for 2025-2028 er i gang.

4. Innspel frå dei lokale partane

a. Oppfølging av tilleggsavtale til byvekstavtalen. Vestland fylkeskommune gir status for arbeidet med Bybanens byggetrinn 5.

Fylkesordførar Jon Askeland orienterte om ein stor vekst i kollektivtrafikken, både for bybanen og buss. Fylkeskommunen står samla med Bergen om kontinuerleg utbygging av bybanen.

Avdelingsdirektør Jostein Fjærestad presenterte status i arbeidet med byggetrinn 5. Ekstern kvalitetssikring (KS2) er i gang og skal vere ferdig i mars. Det er laga nye anslag. På grunn av lengre byggjetid og risiko er kostnadene auka samanlikna med reguleringsplanen. Det er behov for å arbeide vidare med finansiering, optimalisering og kostnadsreduksjon.

Byrådsleiar Christine Meyer kommenterte at dei var førebudde på kostnadsauke og at dei må sjå på kostnadsreducerande tiltak.

Statssekretær Kalsås framheva at ein no må vente på endelege tal frå KS2. I den vidare prosessen blir det sentralt for staten å få klarleik i kva som skal byggjast, og i kva for ein trase.

b. Føreseieleg statleg finansiering

Fylkesordførar Askeland viste til behovet for at staten er føreseieleg. For stor variasjon i årlege statlege løyvingar utfordrar samarbeidet.

Ordførar Indrevik viste til at dei har inngått ein forpliktande avtale, og at usikkerheit ikkje skapar entusiasme lokalt.

Statssekretær Kalsås orienterte om at det har vore ein vekst i løyvingane til byområda, og at det har vore god oppfølging av byvekstavtalane. Unntaket er mindre investeringar der det er eit etterslep. Mykje av midlane har fram til no gått til dei store prosjekta. Fleire plassar har det tatt litt tid å komme opp med mindre investeringsprosjekt, men når dei no kjem, vil desse prosjekta vere viktige for å nå nullvekstmålet og sikre legitimitet til byvekstavtalane i alle kommunane. Dette blir vurdert i budsjettprosessane framover.

c. Rammesvilkår for eksisterande avtalar ved ev. utviding av byvekstavtaleordninga til fleire byar

Fylkesordførar Askeland trekte fram at dei inngåtte avtalane fungerer og er gode samhandlingsarenaer. No er ein midt i avtaleperioden, og staten vil få mykje igjen for det som bli investert framover. Det er bekymring for at fleire byar kjem inn i ordninga utan at rammene blir auka.

Statssekretær Kalsås viste til at det av ei samla løyving på 7,5 mrd. kr er sett av 6,7 mrd. kr til dei fire store byområda i budsjettet for 2024. Nye byvekstavtalar i Tromsø, Kristiansandsregionen og Nedre Glomma er viktige for å nå målet i heile landet, men desse avtalane er av ein heilt annan storleik. Innspela blir vurdert i budsjettprosessen.

d. Kollektivutfordringa. Behov for å styrke kollektivtilbodet. Finansiering.

Fylkesordførar Askeland sa at staten må ta meir ansvar for finansieringa av kollektivtrafikken. Budsjettsituasjonen er svært krevjande. Det er god måloppnåing med kollektivvekst i heile området for Miljøløftet, men det gir auka kostnader. Det er behov for auka kapasitet, og dei reisande er opptatte av frekvens og tilbod. Det er mogleg å ta ut eit større potensiale, men då må kollektivtilbodet utviklast vidare. Det vil mellom anna vere forventingar om eit godt tilbod når Sotrasambandet opnar.

Byrådsleiar Meyer understreka kor viktig bybanen er for å nå nullvekstmålet, og at det neppe er mogleg utan bybanen til Åsane. Ordførar Yngve Fosse og ordførar Sara Sekkingstad trekte fram behovet for å satse på materutene inn mot Bergen, og at det er mogleg å redusere biltrafikken med auka satsing på buss og båt.

Statssekretær Kalsås viste til dei gode resultata som er oppnådd, og at det er behov for ei vidare satsing på kollektivtransport for å nå målet. Sjølv med auka løyvingar vil dette vere krevjande. I tillegg til ei vidare satsing må det derfor vurderast korleis ein i fellesskap kan jobbe smartare, gjere tilbodet meir effektivt og ta i bruk nye prismekanismar.

Varaordførar Marie Bruarøy viste til ny E39 mellom Os og Bergen der mange ønskjer å reise kollektivt. Det gir behov for fleire innfartsparkeringar, og det er ikkje nok kapasitet med dagens midlertidige løysingar. Det gjer at fleire vel bil framfor kollektivt.

5. Vegen vidare

Det blei opna for ein runde rundt bordet.

Fylkesordførar Askeland trekte fram det gode samarbeidet med alle kommunane, og oppsummerte med at det neste store framover er bybanen til Åsane, og å få på plass eit godt tilbod mot Sotra og Askøy. Alver og Bjørnafjorden har også vekt.

Byrådsleiar Meyer viste også til det gode samarbeidet mellom kommunane og fylkeskommunen. Det er viktig at dei som arbeidar i Bergen og bur i andre kommunar reiser kollektivt, og båt kan bidra til å avlaste buss. Det er svært viktig å få bybanen på plass med føreseieleg finansiering. Bergen vil jobbe raskt og føreseieleg for å bidra til det.

Ordførar Indrevik uttrykte bekymring for at byvekstavtalane som institutt blir sett i spel. Det er eitt av få fora der alle set seg ned og har eit felles mål. Dette står seg uavhengig av politiske skifte og gir føreseielegheit.

Ordførar Sekkingstad trekte også fram samarbeidet og understreka kor viktig føreseielegheit er. Det er mykje pendling i regionen, og kommunane er avhengige av kvarandre.

Avdelingsdirektør Solveig Paule gjorde kort greie for satsinga på jernbanen i Bergensområdet, som ikkje er ein del av handlingsprogrammet. Det er mellom anna auka frekvens til Arna, og det er blitt gode saumlause overgangar mellom tog og bybane.

Statssekretær Kalsås viste til at samarbeidet har gitt resultat og store moglegheiter, og at det verkar å vere relativt brei semje om at dette må vidareførast og forsterkast. Utgreiingane som er gjort til ny Nasjonal transportplan viser at det er eit uutnytta potensiale i å ta i bruk dei verkemidla ein har også lokalt, som arealbruk, parkeringsrestriksjonar og korleis ein koplar kollektivtakst opp mot bompengesystemet. Arealbruk kan løftast og kanskje integrerast betre i avtalane. Økonomien gjer det mogleg å få gjennomført tiltak, men med strammare økonomiske utsikter framover er det også behov for å tenke utanfor dei økonomiske verkemidla.

6. Eventuelt/diskusjon

Ordfører Indrevik viste til at nullvekstmålet blir målt i personbiltrafikk, men at teljingane viser totaltrafikk. Det er mogleg å analysere dette og hente ut reelle data. Dette kan også vere aktuelt for andre byvekstområder.

Malin Bismo Lerudsmoen frå Statens vegvesen kommenterte at målet blir følgt opp med utviklinga i personbiltrafikken. Gjennomgangstrafikk og lett næringstransport, som er unntatt frå målet, inngår i byindeksen som er hovudindikatoren for måloppnåinga. Så lenge gjennomgangstrafikken og næringstransport held seg stabil, vil det ikkje påverke endringa i trafikk. Statens vegvesen vil følgje med på om dette aukar, mellom anna ved å sjå på trafikkarbeid. Dei ønskjer å samarbeide med partane om dette, og vil drøfte dette nærmare.