

# Videreutvikling av styringsgrupper for byvekstavtaler

## Mandat for arbeidsgruppa

Det er innført en styringsmodell for byvekstavtaler med en politisk styringsgruppe og en forhandlings-/koordineringsgruppe (ofte omtalt som styringsgruppene, heretter vil derfor dette begrepet brukes) i de fire største byområdene. Den overordnede styringen av byvekstavtalene er beskrevet i de enkelte byvekstavtalene, og i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033 kapittel 8.2.2 s 111, se vedlegg 1.

Som ansvarlig for den løpende oppfølgingen har jeg tatt et initiativ til å se på potensialet for forbedringer og effektivisering av arbeidet i styringsgruppene innenfor rammene beskrevet i NTP 2022–33. Det vises til brev sendt til partene i gjeldende byvekstavtaler 21. februar 2023. Det er etablert en arbeidsgruppe på tvers av de fire byområdene som har byvekstavtaler i dag. Arbeidsgruppa ledes av Jan Fredrik Lund i Statens vegvesen, og rapporterer til meg. Jeg vil legge fram arbeidets resultat og anbefaling for styringsgruppene. Dette notatet er arbeidsgruppas mandat.

### Bakgrunn

I oppfølgingen av avtalene og arbeidet med utredningsoppdraget for Nasjonal transportplan 2025-2036 har transportvirksomhetene avdekket et behov for å fremheve målstyring og porteføljestyring tydeligere i styringsgruppearbeidet. Dette er også noe som har kommet fram i innspillmøter med de ni byområdene som er aktuelle for byvekstavtaler. Arbeidet med byvekstavtaler innebærer betydelig ressursbruk hos alle parter, og byområdene har ulike strukturer. Det er vår oppfatning at dagens samarbeidspraksis og organisering i byvekstavtalene fungerer godt. Flere av byenes praksis og organisering bygger imidlertid på videreføring av tidligere samarbeid, og jeg ser at det er behov for å se på dette i lys av de oppgaver og mål som gjelder for byvekstavtalene. Det er etablert gode prosesser for beslutninger, men det er potensiale for en enklere og mer effektiv vei frem til beslutninger. For utenforstående kan det være vanskelig å sette seg inn i saksgang og prosesser, og det er behov for å tydeliggjøre roller og beslutningsprosesser.

Jeg har derfor tatt et initiativ til et felles arbeid med å hente erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene og foreslå grep som kan forbedre og effektivisere dagens styringsgrupper. Hensikten med justeringene er å samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene. En etablert felles praksis for de fire største byområdene kan også danne grunnlaget for styringsgrupper i eventuelle nye byvekstavtaler i Tromsø, Kristiansandsområdet, Buskerudbyen, Grenland og Nedre Glomma.

### Arbeidsgruppas mandat

Styringsgruppene har ansvar for å utarbeide fireårige handlingsprogram og fastsette årlige budsjetter. Med utgangspunkt i disse skal arbeidsgruppa hente erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene og foreslå grep som kan forbedre og effektivisere arbeidet i dagens styringsgrupper.

**Formål:** Forenkle og samordne praksis og skape enda bedre rammer rundt styringen av byvekstavtalene i de lokale styringsgruppene, samtidig med at det tas hensyn til byområdenes egenart og lokaldemokratiske prosesser.

#### Arbeidsgruppa skal:

- Hente erfaringer og eksempler på «best practice» fra styringsgruppearbeidet i de fire byområdene, og vurdere om det er potensiale for effektivisering gjennom å standardisere mer.
- Foreslå grep som kan forbedre og effektivisere arbeidet i dagens styringsgrupper og sette målstyring tydeligere på agendaen, herunder utarbeide forslag til prinsipper for styringsgruppenes arbeid.

Eksempler på tema det kan være aktuelt å foreslå prinsipper for kan være:

- Årshjul (hyppighet, tema etc.)
- Ansvar og rollebeskrivelse
- Gode beslutningsgrunnlag (Gjennom felles maler for handlingsprogram, årsrapport etc.)

Det skal komme fram hvilke endringer som kan gjøres innenfor dagens rammeverk, og hva som ev. bør spilles inn til arbeidet med NTP.

Det vil være en forutsetning for arbeidet at endringene som foreslås ligger innenfor overordnet styringsmodell slik den er beskrevet i Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033. Arbeidsgruppa kan også, dersom det i arbeidet framkommer forslag til endringer ut over rammene i NTP 2022-33, foreslå at dette spilles inn til arbeidet med Nasjonal transportplan 2025-2036.

Arbeidet må ses i en helhetlig sammenheng, men det primære målet er å foreslå forbedringer for det strukturelle arbeidet i styringsgruppene.

Arbeidet skal ses i sammenheng med Samferdselsdepartementets igangsatte evaluering av tilskuddsordningene i byvekstavgiftene, der det ventes en rapport i juni 2023 fra ekstern konsulent.

Det skal gjennomføres 1-2 workshoper med et bredere utvalg deltakere.

Jeg vil legge fram arbeidets resultat og anbefaling for styringsgruppene. Implementering skjer så snart som mulig etter beslutning.

**Ledelse:** Ledes av Jan Fredrik Lund som rapporterer til meg.

**Deltakere:** Se liste.

**Ressursbruk:** Som støtte til gjennomføring av arbeidet legges det opp til at det engasjeres en konsulent. Kostnaden for dette dekkes av Statens vegvesen. Øvrig tidsbruk dekkes av den enkelte deltaker.

**Tidsperiode:** Fra oppstart 28. mars til 30. september

**Vedlegg 1** Utdrag fra *Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033* kapittel 8.2.2 s 111, der den overordnede styringen av byvekstavtalene er beskrevet.

### **8.2.2 En fortsatt sterk satsing på byvekstavtaler**

I de største byområdene følges nullvekstmålet opp gjennom byvekstavtalene som har gitt et løft og en tydelig retning for areal- og transportpolitikken de siste årene. Formålet er bedre samordning mellom staten, fylkeskommunene og kommunene som har ansvar for ulike tiltak og virkemidler i byområdene. Avtalene er langsiktige og omfatter både vei-, kollektivtransport-, sykkel- og gange- og arealtiltak. De bompengefinansierte bypakkene inngår i avtalene.

Byområdene som er omfattet av ordningen med byvekstavtaler, er Oslo-området, Bergensområdet, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen, Buskerudbyen, Grenland, Nedre Glomma og Tromsø. Om lag halvparten av Norges befolkning bor i disse byområdene. Så langt er det inngått byvekstavtaler i de fire største byområdene. De fem øvrige byområdene har i dag belønningsavtaler med staten. En viktig satsing i planperioden blir å følge opp de inngåtte byvekstavtalene i de fire største byområdene. Regjeringen styrker satsingen ved å ta høyde for delfinansiering av Bybanen til Åsane i Bergen og bidrag til ny Majorstuen stasjon i Oslo. Bybanen til Åsane blir et nytt 50/50-prosjekt. Majorstuen stasjon blir ikke et 50/50-prosjekt, men staten vil likevel bidra til finansiering. Det tas høyde for midler til å reforhandle byvekstavtalene på sikt. En annen viktig satsing er å inngå nye byvekstavtaler i de fem øvrige byområdene. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.11.

Byvekstavtaler som er inngått i de fire største byområdene, har avløst de tidligere bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene, slik at transport- og arealtiltak nå er samlet innenfor én avtale. Det er innført en styringsmodell med en politisk styringsgruppe og en forhandlings-/koordineringsgruppe i de fire største byområdene. Samferdselsdepartementet har, som leder av den politiske styringsgruppen, fått en mer aktiv rolle i forhandlingene og oppfølgingen av de inngåtte avtalene. Det er fortsatt Statens vegvesen som leder de løpende forhandlingene og den løpende oppfølgingen av avtalene i forhandlings-/koordineringsgruppen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet, som har ansvar for arealpolitikken, er medlem av den politiske styringsgruppen og part i avtalene. Statsforvalteren har fått en mer aktiv rolle i forhandlingene gjennom deltakelse i forhandlingsgruppen og i oppfølgingen av arealdelen og klima- og miljøhensyn etter at avtalene er inngått. Denne sty-

ningsmodellen har styrket oppfølgingen av arealdelen i avtalene. Siden areal- og transportpolitikken rundt de store bykommunene påvirker trafikkutviklingen i byområdet, er flere nabokommuner kommet inn som parter i byvekstavtalene i Oslo-området, Bergensområdet og Trondheimsområdet.

Det statlige bidraget i de inngåtte byvekstavtalene går til kollektivprosjekter, gang- og sykkeltiltak, drift av lokal kollektivtransport og reduserte bompenger. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.11. Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekstavtaler, forplikter seg til å gjennomføre tiltak innenfor egne ansvarsområder som bygger opp under nullvekstmålet. Bompenger er sentralt, både som virkemiddel for å regulere biltrafikken med mulighet for tids- og miljødifferensiering av takstene og som en viktig finansieringskilde i avtalene. Det er opp til lokale myndigheter å ta initiativ til bompengefinansiering og gi sin tilslutning gjennom lokalpolitiske vedtak.

Kommunene og fylkeskommunene har som planmyndighet ansvar for utvikling og gjennomføring av arealpolitikken i byområdene. Regjeringen har forventninger til den kommunale og regionale planleggingen, og at det planlegges for vekst og utvikling i kompakte og klart avgrensede byområder gjennom regionale bolig-, areal- og transportplaner. Fortetting i og rundt knutepunkter og langs viktige kollektivakser reduserer transportbehovet og er viktig for måloppnåelsen i avtalene. Sentral lokalisering av arbeidsplasser og virksomheter med mange besøkende bidrar i samme retning. Parkeringspolitikken er et annet viktig lokalt virkemiddel som virker restriktivt på biltrafikk.

Det ble inngått reforhandlede avtaler i de fire største byområdene i 2019 og 2020. Den nye styringsmodellen, flere forhandlingsparter, bompengespørsmål og strengere krav til kostnadsstyring og porteføljestyring bidro til at forhandlingene ble komplekse og tid- og ressurskrevende. På sikt vil de reforhandlede avtalene kunne gi økt måloppnåelse og mer effektiv bruk av midler.