

## REFERAT

Vedlegg nr. 1

### Styringsgruppa for Miljøløftet

**Møte** 04/2025 | **Klokkeslett:** 09.30- 12.00 | **Dato:** 13.06.2025

**Møtestad:** Bergen kommune, Teatersalen i Manufakturhuset

Saksbehandlar: Kari Gåsemyr

Dato: 13.06.2025

|                | Namn                          | Part                                            |
|----------------|-------------------------------|-------------------------------------------------|
| Møtedeltakarar | Ingrid Dahl Hovland           | Vegdirektør, leiar i styringsgruppa             |
|                | Malin Bismo Lerudsmoen        | Statens vegvesen, møteleiar første del av møtet |
|                | Jon Askeland                  | Fylkesordførar, Vestland fylkeskommune          |
|                | Sara Hamre Sekkingstad        | Ordførar, Alver kommune                         |
|                | Yngve Fosse                   | Ordførar, Askøy kommune                         |
|                | Anita Garlid Johannessen      | Varaordførar, Øygarden kommune                  |
|                | Terje Søviknes                | Ordførar, Bjørnafjorden kommune                 |
|                | Eivind Nævdal-Bolstad         | Byråd, Bergen kommune                           |
|                | Synnøve Stalheim              | Direktør, Statsforvaltaren i Vestland           |
|                | Solveig Paule                 | Avdelingsdirektør, Jernbanedirektoratet         |
| Andre          | Christian Fredrik Fotland     | Alver kommune                                   |
|                | Tor Corneliusen               | Bergen kommune                                  |
|                | Roald Aandahl                 | Bergen kommune                                  |
|                | Hans Martin Moxnes            | Bergen kommune                                  |
|                | Sondre Hillestad              | Bergen kommune                                  |
|                | Astrid Håvik                  | Jernbanedirektoratet (på teams)                 |
|                | John Martin Jacobsen          | Vestland fylkeskommune                          |
|                | Torill Klinker                | Vestland fylkeskommune                          |
|                | Bjarte Havdal Tangenes        | Vestland fylkeskommune                          |
|                | Geir Ekeland Bartz-Johannesen | Vestland fylkeskommune                          |
|                | Nils Magne Slinde             | Statens vegvesen                                |
|                | Kristian Hella Bauge          | Statens vegvesen                                |
|                | Kari Gåsemyr                  | Sekretariatet i Miljøløftet (sekretariatsleiar) |
|                | Synnøve Vilsvik               | Sekretariatet i Miljøløftet                     |
|                | Anders Kjetland               | Sekretariatet i Miljøløftet                     |
|                | Erlend Otterå                 | Sekretariatet i Miljøløftet                     |

## Innhold

|                                                                                                        |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| Saksliste byvekstavtalen Bergensområdet.....                                                           | 3 |
| Sak 39/25    Godkjenning av innkalling og saksliste .....                                              | 3 |
| Sak 40/25    Godkjenning av referat frå møtet i styringsgruppa 25.04.2025.....                         | 3 |
| Sak 41/25    Økonomirapportering per første tertial.....                                               | 3 |
| Sak 42/25    Målrappotering per første tertial .....                                                   | 3 |
| Sak 43/25    Byutgreiinga 2025 for Bergensområdet – Milepæl 3: Foreløpige resultat...4                 |   |
| Sak 44/25    Tilleggsnotat til «Strategisk styringsdokument for innfartsparkering,<br>2022-2029» ..... | 5 |
| Sak 45/25    Sykkelmotorveier eller hummer og kanari? Val av standard for gåande og<br>syklende.....   | 6 |
| Sak 46/25    Jernbanedirektoratet orienterer om reisetal.....                                          | 7 |
| Sak 37/25    Eventuelt, byvekstavtalen.....                                                            | 7 |
| Saksliste bypakke Bergen .....                                                                         | 7 |

## Saksliste byvekstavtalen Bergensområdet

### Sak 39/25 Godkjenning av innkalling og saksliste

*Vedtak: Innkalling og sakliste er godkjend.*

### Sak 40/25 Godkjenning av referat frå møtet i styringsgruppa 25.04.2025

*Vedtak: Vedlagt referat er godkjend.*

### Sak 41/25 Økonomirapportering per første tertial

Synnøve Vilsvik frå sekretariatet orienterte. Prognosane viser eit samla mindreforbruk på 216 millionar. Dette er vesentleg lågare enn tidlegare år. På post 30 er 39 mill. av avviket knytt til varige innsparingar på ferdige prosjekt frå tidlegare år. Dette er i all hovudsak midlar der omdisponeringa må bli vurdert på nasjonalt nivå, men styringsgruppa har mynde til å omdisponere 1,3 millionar. Gjelda i bypakke Bergen var ved årsslutt 2024 på 4,5 milliardar.

Jon Askeland, Vestland fylkeskommune, understreka at mindreforbruket til Skyss er i tråd med planlagt bruk.

*Vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.*

### Sak 42/25 Målrapportering per første tertial

Kristian Hella Bauge, Statens vegvesen, orienterte om trafikkutviklinga i byvekstområdet.

Trafikkutviklinga for persontransport med bil blir målt på to måtar: Med *byindeksen*, som blir estimert ut frå definerte trafikkregistreringspunkt, og med *trafikkarbeidet* som er den totale trafikken i byområdet målt i køyretøykilometer og som blir berekna med data frå reisevaneundersøkinga. Byindeksen er hovudindikatoren for å følgje opp nullvekstmålet, og trafikkarbeid er ein støtteindikator. Samla oversikt over utviklinga i byvekstavtalane er tilgjengeleg her: [Trafikkutvikling | Statens vegvesen](#).

Tala viser at vi per juni 2025 er omlag på null for treårig gildande snitt for byindeksen i Bergensområdet, men det er månadlege svingingar og trenden er aukande.

Bergensområdet er det området som er nærast null av dei store byane i Noreg.

Transportøkonomisk institutt (TØI) har berekna endringa i trafikkarbeidet i Bergensområdet til ein auke på 2 prosent. Tromsø og Oslo har til samanlikning negativ trafikkvekst, medan Nord-Jæren og Trondheimsområdet har ein trafikkvekst på høvesvis 8 og 6 prosent.

Eivind Nævdal-Bolstad, Bergen kommune, kommenterte at når vi no går mot slutten av avtaleperioden er det gledeleg å sjå at måla blir nådd. Han peika samtidig på at det er nødvendig med tiltak og nye verktøy framover.

Malin Bismo Lerudsmoen, Statens vegvesen, viste til at styringsgruppa vil få ein ny presentasjon av måloppnåing ved neste tertialoppdatering.

*Vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.*

## **Sak 43/25 Byutgreiinga 2025 for Bergensområdet – Milepæl 3: Foreløpige resultat**

Kristian Hella Bauge, Statens vegvesen, orienterte om status for arbeidet med byutgreiinga som vil vere kunnskapsgrunnlag for reforhandling av byvekstavtalen. Byutgreiinga skal vise ulike måtar vi kan nå nullvekstmålet på, men gir ikkje anbefalingar.

Utgangspunktet er at personbiltrafikken i Bergensområdet må reduserast med om lag 8 prosent i 2036 og om lag 17 prosent i 2050 om nullvekstmålet skal bli nådd. I presentasjonen viste Bauge berekna verknader av enkeltverkemiddel som bidrag for å kunne nå nullvekstmålet, for høvesvis 2036 og 2050.

Han viste til at det for 2036 er fleire verkemiddel som aleine eller saman med andre verkemiddel kan sikre at nullvekstmålet blir nådd. For 2050 er det meir krevjande å nå nullvekstmålet, og ingen av enkeltverkemidla aleine vil kunne føre til oppnådd nullvekst.

I byutgreiinga skal dei sjå på fire ulike pakkar av verkemiddel. I arbeidet med byutgreiinga heldt dei no på å prøve ut desse verkemiddelpakkane, og i møtet viste Bauge foreløpige resultat. Han understreka at arbeidet med å tilpasse og teste ut verkemiddelpakkene fortsett vidare. I byutgreiinga vil dei også teste effekten av arealbruk.

Vegdirektøren, Ingrid Dahl Hovland, peika på at verkemiddelpakkene i stor grad viser kva som er mogleg. Ho peika på at det er viktig at styringsgruppa får informasjon om arbeidet framover.

Jon Askeland peika på at summen av tiltaka i 2036 også har effekt for korleis folk vil tilpasse seg fram mot 2050. Han viste til at Bergensområdet ligg best an i høve til dei andre byane når det gjeld nullvekst. Han peika på at tiltaka er kostbare og at Bergen ikkje må bli straffa for gode resultat, men få dei ressursane som trengs vidare.

Eivind Nævdal-Bolstad peika på at byutgreiinga er svært nyttig for å diskutere verkemiddel framover. Kristian Hella Bauge understreka at det er enkelte verkemiddel som er teoretiske og som nok ikkje er mogleg å gjennomføre, til dømes dobling i kollektivtilbodet.

Verkemidla blir nytta for å få fram effekten av dei ulike tiltaka. Torill Klinker, Vestland fylkeskommune, supplerte med at sjølvom frekvens i kollektivtilbodet i modellen viser seg å vera eit effektivt verkemiddel, er det ikkje tilstrekkeleg med areal i Bergen sentrum til ein stor auke i frekvensen av buss.

Terje Søviknes, Bjørnafjorden kommune, peika på at også restriktive verkemiddel i praksis vil bli krevjande å få til. Dette gjeld både bompengar, parkeringsrestriksjonar, betalt parkering og arealpolitikk.

Ingrid Dahl Hovland viste til at arealutvikling og fortetting er viktig og at det er utfordrande å få god nok kapasitet på innfartsårene inn til byane.

Fleire av kommunane i Miljøløftet er i gang med rullering av KPA. Terje Søviknes viste til at også dei statlege planretningslinene legg føringar for fortetting og utvikling av senterstruktur og tilrettelegging for sykkel og gange.

Frå Askøy, Alver og Bjørnafjorden blei det vist til døme på korleis dei arbeider. Frå Askøy blei det vist til at båttransport er viktig og at dei ikkje opplever kapasitetsutfordringar på sjøen. Innfartsparkering på kaien har vore eit av dei store suksesskriteria. Det er gjennomført endringar med mellom anna to nye båtar og samtidig betaling på innfartsparkering. Resultatet er at fleire tar båten, at trafikken ikkje aukar over brua, samt at dei har sikra parkering for dei som treng dette.

Frå Alver blir det vist til at parkering somer tett på og lett tilgjengeleg er viktig og at dei ser på om dei skal bygge ut meir innfartsparkering.

Terje Søviknes viste til at dei i Bjørnafjorden opplever at det er krevjande å få til den fortettinga dei ønsker fordi dei møter mange spørsmål frå statsforvaltar, Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune til planane dei har. Han viser til at partane må sjå det store bildet som er avgjerande for at dei lukkast med fortetting og nå dei måla dei arbeider for i styringsgruppa i Miljøløftet.

*Vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering*

## **Sak 44/25 Tilleggsnotat til «Strategisk styringsdokument for innfartsparkering, 2022-2029»**

Bjarte Havdal Tangenes, Vestland fylkeskommune, presenterte saka og tilleggsnotatet. Bakgrunnen for tilleggsnotatet er at styringsgruppa i sak 76/24 «Innfartsparkering i byvekstområdet» vedtok å opprette ei arbeidsgruppe med føremål om å styrke samordninga og få ei meir heilskapleg tilnærming til innfartsparkering innanfor rammene i gjeldande strategi.

Eit utgangspunkt for arbeidsgruppa har vore å ta forvaltninga av innfartsparkering inn i Miljøløftet-organiseringa i samsvar med den gjeldande strategien. I arbeidet har det vore sentralt å balansere stadeigne løysingar med felles føringar. Tilleggsnotatet legg opp til at det blir etablert ei felles oversikt over innfartsparkering som vil bli lagt fram for styringsgruppa kvart år. Vestland fylkeskommune vil skrive saka med innspel frå partane som har slik parkering.

Tangenens oppsummerte at tilleggsnotatet gir ein tydeleg strategisk avgrensing av strategien for innfartsparkering gjennom å etablere semje om kva parkeringar som er omfatta av strategien. På bakgrunn av denne avgrensinga kan ein etablere eit informasjonsgrunnlag som alle partane i Miljøløftet kan ha tilgjengeleg slik at ein kan diskutere kva mål ein skal ha for parkeringane. Tangenes peika på at dette vil kunne bidra til betre diskusjonar og samarbeid om parkeringane. Det vil også kunne gi betre vilkår for styringsgruppa til å kunne utøve strategisk styring og ha diskusjonar.

Sara Sekkingstad, Alver kommune, peika på at dersom det blir brukarbetaling på innfartsparkeringsplassar må dette informerast om og drøftast i styringsgruppa.

Yngve Fosse, Askøy kommune, opplyste at dei i Askøy arbeider med å finne teknologi/løysingar for å kunne prisdifferensiere mellom ulike brukarar, sidan dette ikkje er mogleg i dag. Han viste til at ei løysning for å kunne differensiere mellom brukarar truleg kan være aktuelle for fleire av partane etter kvart, og at det derfor kan vere aktuelt å drøfte finansieringa av løysinga.

Jon Askeland, Vestland fylkeskommune, framheva at det har vore brei involvering knytt til arbeidet med notatet og at det har vore bra. Han peika samtidig på at notatet ikkje omtaler kven som skal betale for utviding av areal. Askeland viste vidare til at det vil styrke Miljøløftesamarbeidet å drøfte brukarparkering når dette blir innført. Han opplyste at fylkeskommunen bidreg i eit nasjonalt arbeid med å forbetre kollektivapp, og at det er behov for å etablere eit system for å behandle innfartsparkering for singelbilletter.

Vestland fylkeskommune og sekretariatet i Miljøløftet vil sørge for at det blir lagt fram ei årleg sak om innfartsparkering for styringsgruppa.

*Vedtak: Styringsgruppa sluttar seg til «Tilleggsnotat til strategi for innfartsparkering».*

## Sak 45/25 Sykkelmotorveier eller hummar og kanari? Val av standard for gåande og syklende

John Martin Jacobsen og Geir Ekeland Bartz-Johannesen, Vestland fylkeskommune, presenterte arbeid med gang- og sykkelanlegg. Innleiingsvis blei det vist døme på kor viktig dette arbeidet kan vere for folk, ved at prosjekt bidrar til å sikre trygge og trafikksikre skuleveggar og nærmiljø.

John Martin Jacobsen viste til sak om sykkelløysing på Wergeland som bystyret i Bergen meinte blei for dyr og som har fått mykje merksemd i media. I denne saka har fylkeskommunen no redusert kostnadene med 50 millionar. Fylkeskommunen har også på tilsvarande måte gått igjennom sju prosjekt for sykkel og gange for å optimalisere kostnadene i utan at det har gått på bekostning av formåla med prosjekta, som er å legge til rette for mjuke trafikantar.

Elles blei følgjande tatt opp i presentasjonen:

- korleis fylkeskommunen arbeider for å ha riktig og tilpassa standard på sykkelvegane avhengig av bruk og plassering av tiltaka.
- korleis fylkeskommunen kartlegg trafikk med videoanalyse og maskinlæring for å kunne sette i verk tiltak.
- at fylkeskommunen arbeider saman med andre aktørar for å få betre innsikt i ulykker knytt til mjuke trafikantar.
- at det for tida blir gjennomført eit forsøksprosjekt med redusert fart i Fyllingsdalen i Bergen.
- at det blir arbeidd med å sikre betre vinterdrift for gåande og syklende.

Eivind Nævdal-Bolstad viste til at det var krevjande for bystyret i Bergen å møte ein reguleringsplan for første gong, der ein må rive hus. Han viste samtidig til at det blei gjort eit godt stykke arbeid å kutte kostnader. Han peikte på at Bergen kommune som planmynde må ta lærdom av saka når det gjeld dei krava dei stilte knytt til utforming. Han viste til at vi må alle rette merksemda mot kostnader og måloppnåing og framover arbeide for å ta igjen etterslepet på utbygging av sykkelveggar.

*Vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.*

## **Sak 46/25 Jernbanedirektoratet orienterer om reisetal**

Solveig Paule, Jernbanedirektoratet, presenterte reisetall og tal som viser i kva grad toga er punktlege. Reisetalla er aukande og aukar mest på Arnalokalen. Arnalokalen er også best i Noreg når det gjeld å vere punktleg. Betra infrastruktur har også ført til at toga er meir punktlege på Vossebanen. Med fleire folk på toga i turistsesongen går delen tog som er punktlege ned på grunn av ikkje tilstrekkeleg toalettkapasitet. Elles har det vore enkelthendingar som har redusert delen av punktlege tog. Kundane er godt nøgde. Dobbeltsporet til Arna er kåra til årets anlegg 2024.

*Vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.*

## **Sak 37/25 Eventuelt, byvekstavtalen**

### **Saksliste bypakke Bergen**

Ingen saker meldt.