



Arkivnr: 2018/15293-5
Saksbehandlar: Torill Klinker, Hans-Christian Engum

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkesutvalet		12.06.2019
Fylkestinget		12.06.2019

Byvekstavtale for Bergensområdet for perioden 2019-2029

Samandrag

Forhandlingsutvalet vart torsdag 6. juni 2019 omforeint om innhaldet i ny byvekstavtale for perioden 2019-2029. Avtalepartar er Samferdsledepartementet (SD), Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), Hordaland fylkeskommune og kommunane Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os. Avtaleområdet er frå 01.01.2020 avgrensa til kommunane Bergen, nye Alver, Askøy, nye Øygarden og nye Bjørnafjorden. Avtalen er ikkje gjeldande før alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak.

Avtalen forpliktar partane i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Staten på si side har forplikta seg til å bidra med i overkant av 11,3 milliardar (2019-kr) gjennom heile avtaleperioden. Utanom finansiering av bybanen til Fyllingsdalen inneber dette 289 millionar i året til programområdetiltak og belønningssmidler utover det som ligg i gjeldande byvekstavtale. Saman med eit fylkeskommunalt bidrag på 265 mill. kr årleg har avtalen ei totalramme på 14 087 mrd. 2019-kr. Desse midlane vil finansiera Bybanen til Fyllingsdalen, ulike drifts- og infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken, betra infrastruktur for gåande og syklande i heile avtaleområdet, samt tiltak som kommunane sjølve har spelt inn. Bybanen til Åsane har det ikkje vore forhandla om i denne avtalen fordi det ikkje ligg midlar til denne i gjeldande Nasjonal transportplan.

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa, fylkestinget, bystyret og dei ulike kommunestyra. Avtalen presiserer at det skal sikrast ei geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet.

Bompengepakka for Bergen (Bypakke Bergen) er ein del av byvekstavtalen. Denne er vedteken av Stortinget, jf. Prop 11S (2017-2018), og forslaget til byvekstavtale som nå ligg føre inneber dermed ingen auke i bompengar.

Etter at politisk styringsgruppe har opna for behandling av avtala i dei nye samanslåtte kommunane, og forhandlingane ikkje er formelt ferdigstilte, vert det lagt opp til at endeleg vedtak om byvekstavtalen skjer i Vestland Fylkesting i desember 2019.

Økonomi: Gjennomføring av byvekstavtalen vil for heile avtaleperioden tilføra Bergensområdet 11,5 mrd. (2019-kroner) i statlege midlar. Store delar av desse midlane går til drifts- og infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken. Gjennomføring av byvekstavtalen vil dermed ha ein positiv effekt på fylkeskommunen sin økonomi.

Klima: Gjennomføring av byvekstavtalen vil bidra til nullvekstmålet og såleis ha ein positiv effekt på klima.

Folkehelse: Gjennomføring av byvekstavtalen vil redusere bilbruk og øke andelen gående og syklande. Saman med mindre luftforureining og meir attraktive byområde vil byvekstavtalen ha ein positiv effekt på folkehelse.

Regional planstrategi: Utviklingsplan for Hordaland har eit mål om at Hordaland skal ha ein klima- og miljøvenleg utvikling, der ein av tre strategiar for å nå målet er å «styrke samordning av areal- og transportplanlegging i Bergensområdet». Byvekstavtalen vil danne grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid og ein satsing på kollektiv og sykkeltransport som vil bidra til reduserte utslipp frå transportsektoren.

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til framforhandla og omforeint avtaletekst for perioden 2019-2029, og sluttar seg til avtalen som eit godt grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet. Fylkestinget meiner den økonomiske ramma i avtalen er god og at avtalen vil bidra til å finansiere viktige drifts- og investeringstiltak i regionen.
2. Politisk styringsgruppe har avgjort at sluttforhandlingane av byvekstavtalen skal skje etter lokalvalet 2019. Dette inneber at det er Vestland fylkeskommune som formelt skal inngå avtalen. Endeleg godkjenning og tilslutning til avtalen må dermed skje i Vestland Fylkesting i 2019.
3. Fylkestinget viser til dei gode resultatane ein ser i Bergensområdet med omsyn til reduserte bilandelar og svært gode kollektivtal. Fylkestinget uttrykkjer difor ei forventning om at høgare statlege rammer vert lagt på bordet ved reforhandling av avtalen, i 2021. Fylkestinget uttrykkjer ei forventning om at finansiering av bybanens byggetrinn 5 til Åsane vert sikra i neste NTP (2022-2033).
4. Fylkestinget peikar på viktigheita av at strekninga E 39 Klauvaneset – Vågsbotn vert realisert snarast mogleg. Fylkestinget uttrykkjer ei forventning om at dette riksvegprosjektet vert finansiert med statlege midlar gjennom neste NTP (2022-2033).

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 06.06.2019

Bakgrunn

Våren 2018 inviterte Samferdsledepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet partane Hordaland fylkeskommune og kommunane Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os til forhandling om ny byvekstavtale.

Gjennom byvekstavtalar inngår stat, fylkeskommunar og kommunar eit forpliktande samarbeid om å finansiere eit meir miljøvenleg transporttilbod i storbyområda. Kommunar og fylkeskommunar som inngår byvekstavtale med staten skal leggja til rette for ein arealbruk i sine byområde, som mellom anna byggjer opp under staten sine investeringar i kollektivtransport, sykling og gange.

Byvekstavtalane vert utarbeida etter forhandlingar der finansiering av transport- og miljøtiltak, og særleg tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, er viktige tema. Avtalane vil bestå av ei rekkje tiltak og verkemidlar som bompengefinansierte bypakkar, midlar til veg og jernbane, arealtiltak, belønningsmidlar og ordninga med statleg delfinansiering av store kollektivprosjekt ("50/50-ordninga"). Partane i byvekstavtalane forpliktar seg til å bidra med finansiering og tiltak innanfor sine ansvarsområde. Kommunar og fylkeskommunar forpliktar seg samstundes til å bidra til ein arealbruk i byområda som aukar kollektivbruken og gjer det enklare å vera syklist og fotgjengar.

Intensjonen bak ein slik avtale er i følgje staten: «transportløsninger som sikrer innbyggerne bedre mobilitet, og at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Samordnet areal- og transportplanlegging vil være et viktig virkemiddel i avtalene.»

Det har vore gjennomført ei rekkje forhandlingsmøter det siste året, særleg har statleg finansiering, arealpolitikk og praktisering av nullvekstmålet vore krevjande forhandlingspunkt.

Finansiering av avtalen

Byvekstavtalen vert finansiert på følgjande vis:

Statlege programområdemidlar til tiltak for framkomst, kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg (også omtalt som riksvegmidlar eller post 30-midlar)

Det vert sett av totalt 4 387 mill. kr, dvs. i gjennomsnitt 399 mill. (2019-kr) årleg i avtaleperioden (2019-2029) til framkomsttiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidreg til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Årleg bidrag frå staten over post 30 er avhengig av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen. Midlane skal indeksregulerast.

Programområdemidlane skal nyttast til tiltak for framkomst, kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg. Midlane skal som hovudregel gå til statleg infrastruktur. Det er noko fleksibilitet i bruk av desse midlane, og bruk utover reine riksvegtiltak må vurderast av Vegdirektoratet i kvart tilfelle. Dette gjeld både gange- og sykkeltiltak og kollektivknutepunkt.

Statens Vegvesen har ansvar for utbygging og drift av knutepunkt på riksveg slik som på Straume og i Knarvik. Post-30 midlar kan vidare nyttast til tilskot til utbygging av knutepunktet i Osøyro, medan staten har fastslått at Kleppestø ikkje kjem inn under kriteriene for tilskot frå denne posten.

Gjennom byvekstavtalen frå 2017 og Miljøløftet sitt handlingsprogram er det fastsett bruk av programområdemidlar for perioden 2019-2022. Handlingsprogrammet er vedteke av styringsgruppa, bystyret og fylkestinget. Tiltaka er difor å rekna som bindingar fram til nytt handlingsprogram er vedteke. Avtalepartane føreset at igongsette prosjekt vert ferdigstilt.

Statleg tilskot til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt

Staten finansierer 50% av den samla kostnaden for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, i tråd med retningslinjene for 50/50-ordninga. Stortinget har fastsett endeleg finansieringsplan og staten sitt bidrag til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen til inntil 3443 mill. 2019-kr. Det statlege bidraget vert vidareført frå førre byvekstavtale (2017) til denne. Midlane skal indeksregulerast. Finansiering av byggetrinn 5 til Åsane er ikkje ein del av denne avtalen.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda

Belønningsordninga er ei incentivordning som skal bidra til betre framkome, miljø og helse i storbyområda, ved å dempa veksten i personbiltransport og auka talet på kollektivreiser. Gjennom NTP er det vist til at midlane skal kunna nyttast til ulike framkometiltak, men at dei også i sin heilheit skal kunna nyttast til drift av kollektivtransport. Midlane skal nyttast i tråd med det overordna målet i byvekstavtalen.

Det vert sett av totalt 3 544 mill. (2019-kr) i belønningsmidlar i avtaleperioden (2019-2029), i gjennomsnitt 304 mill. kr. årleg. Midlane skal indeksregulerast. Det vert teke atterhald om årlege løyvingar over statsbudsjettet.

Fylkeskommunale midlar

Fylkeskommunale midlar er bidrag til byvekstavtalen som i all hovudsak skal nyttast til programområdetiltak (kollektiv, sykkel og gange) langs fylkesveg og kommunale vegar. Midlane kan også nyttast til andre tiltak som gjev høg måloppnåing. I denne avtalen inngår det fylkeskommunale midlar på 265 mill. 2019-kr per år. Midlane skal indeksregulerast. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunna omfatta investeringar i bybanevagnar, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.

Det betydelege fylkeskommunale bidraget er knytt til kollektivansvaret, som er omtala i oppgåvemeldinga (Meld. St. 6 (2018-2019)). Dersom kollektivansvaret vert endra vil det fylkeskommunale bidraget måtta tilpassast ny struktur.

Fylkeskommunen sine tilskot til pakkane vert vidareført parallelt med ny avtale, samstundes som midlar vil kunna prioriterast til kommunar som ikkje har pakke med fylkeskommunale tilskot. Det fylkeskommunale bidraget utover byvekstavtalen er definert i det årlege investeringsprogrammet for fylkesvegnettet.

Kommunane investerer årleg i samferdselsinfrastruktur, veg og trafikksikring gjennom investeringsprogram, fond og ulike prosjekt. Det vert ikkje avsett eigne kommunale midlar i byvekstavtalen.

Finansiering i avtaleperioden, oppsummert

Staten har gjennom forhandlingane slått fast at Askøy ikkje kan tildelast riksvegmidlar (post 30-midlar), ettersom kommunen ikkje har riksveg og ikkje fell inn under definerte kriterier for slik bruk. Dei lokale partane har difor i fellesskap utforma ei eiga løysing for Askøy, basert på belønningsmidlar.

Tabellen nedanfor viser fordeling av statlege midlar gjennom avtaleperioden. Midlar til bybanen og årlege fylkeskommunale midlar på 265 mill. årleg inngår ikkje i tabellen.

Fordelinga av post 30-midlar er basert på innbyggjartal i den einskilde kommunen. Belønningsmidlar er i hovudsak fordelt til Skyss, med 271 mill. årleg. Av desse er 25 mill. årleg øyremerka satsing på låg- og nullutsleppsteknologi. Askøy får tildelt 29,3 mill. årleg i belønningsmidlar. Av desse er 29,0 mill. kompensasjon for at post 30-midlar ikkje kan nyttast i Askøy kommune. Dei andre kommunane får tildelt ein mindre pott belønningsmidlar etter folketal, til bruk innanfor tiltak som bidreg til måloppnåing.

Tildeling av statlege midlar (utanom bybanen) fordelt på partane, for perioden 2019-2029. Årleg gjennomsnitt. Mill. 2019-kr.

	Post 30-midlar ¹	Belønningsmidlar	Totalt
Skyss	-	271 ²	271
Bergen kommune	300,7	2,77	303,5
Alver kommune	31,1	0,29	31,4
Bjørnafjorden kommune	26,4	0,24	26,6
Øygarden kommune	40,8	0,38	41,1
Askøy kommune	-	29,32	29,3
Totalt	399	304	703

¹ Årleg bidrag frå staten over post 30 er avhengig av framdrift i prosjekta og finansieringsbehov i porteføljen

² Skyss får tildelt 271 mill. årleg i belønningsmidlar til drift av kollektivtransport. Av desse er 25 mill. årleg øyremerka låg- og nullutsleppsteknologi.

Bruken av post-30 midlar krev årlege løyvingar gjennom statsbudsjettet og tiltak må vere planavklart for å kunne bli finansiert. Det er dermed kommunane sin planreserve som avgjer kva som er realiserbare tiltak i første del av avtaleperioden, medan ein må ha fokus på å planlegge tiltaka for siste periode. I løpet av heile avtaleperioden skal det sikrast ein geografisk fordeling av midlar i tråd med tabellen over. Dei lokale partane har signalisert ei forventning om høgare rammer for siste halvdel av avtaleperioden. Dette vil ein måtta koma attende til ved reforhandling av avtalen, i 2021.

Anna finansiering

Bompengepakka for Bergen (Bypakke Bergen) inneber netto inntekter på 900 millionar årleg frå bompengar. Den reforhandla byvekstavtalen inneber ikkje auke i bompengane i Bergen då bypakken allereie er vedteken av Stortinget, , jf. Prop 11S (2017-2018).

Porteføljestyring

Prioritering av tiltak i byvekstavtalen skal styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Dette inneber at tiltak skal prioriterast etter ei samla vurdering av tiltaket sitt bidrag til nullvekstmålet, samfunnsøkonomisk nytte, disponible midlar, planstatus, i tillegg til kapasitet på planlegging og gjennomføring. Eventuell kostnadsauke må handterast innanfor prosjektporteføljen

Prioritering av konkrete tiltak skal sikrast gjennom årlege handlingsprogram som skal utarbeidast og handsamast av styringsgruppa, fylkestinget, bystyret og kommunestyra i kommunane. Det skal sikrast ein geografisk fordeling av tiltak i heile avtaleområdet.

Satsingsområde

Som omtalt over skal prioritering i byvekstavtalen styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Det er dermed ikkje i sjølve avtalen at dei ulike tiltaka skal konkretiserast. Prioritering av konkrete prosjekt skal skje gjennom årlege handlingsprogram med utgangspunkt i best mogleg måloppnåing.

Det har likevel vore viktig for partane å synleggjera forventningar knytt til ulike satsingsområde. Det er definert fire satsingsområde som inngår som ein del av byvekstavtalen, og som partane er einige om at ein skal fokusera på i denne avtalen:

Satsingsområde gange og sykkel

Satsingsområde kollektivtransport

Satsingsområde innfartsparkering

Satsingsområde miljøvennleg teknologi og innovasjon

Byggetrinn 5 til Åsane

Ettersom det ikkje er sett av statlege midlar til Bybane til Åsane i Nasjonal transportplan 2018-2029, har ikkje staten vore viljug til å opna opp for finansiering av deltrekninga i denne avtalen. NTP er likevel tydeleg på at det må leggjast til rette for ein kontinuerleg utbygging av dei planlagte bybanestrekningane etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen. Finansiering av bybanen til Åsane vert dermed eit sentralt tema ved neste reforhandling (2021). Reguleringsplanlegginga er starta opp, og planarbeidet vert finansiert av Miljøløftet. Prosjektet er ein sentral del av bompengepakke for Bergen som vart vedteke i bystyret, fylkestinget og Stortinget i 2017. Planlegginga er forventa ferdig i 2023, med byggestart i 2024. Strekninga vil truleg verta ferdigstilt kring år 2031.

Ringveg aust / Vågsbotn Klauvaneset

Fylkesrådmannen merker seg at det den seinaste tida har kome krav frå fleire partar i avtaleområdet om at ei prioritering av strekninga E39 Klauvaneset – Nyborg må omtalast i byvekstavtalen. Strekninga er ein del av eit riksvegprosjekt. Prosjektet må difor prioriterast gjennom NTP, og ikkje i byvekstavtalen.

I bypakken for Bergen er det likevel sett av 1500 mill. (2016-kr) som eit bidrag til Ringveg aust. Gjennom St. prop 11 S (2017-2018) er det vist til at:

For at delar av trafikken skal velje å køyre rundt byen, er det nødvendig å sjå bomtakstane for ringvegen og bypakka i samanheng. Med eit bidrag frå bomringen i Bergen vil bomtakstane på Ringveg aust bli lågare, og på den måten kan det sikrast at mest mogleg trafikk blir leia utanom sentrum. Storleiken på bidraget må vurderast nærare når det ligg føre meir detaljerte opplysningar.

Bidraget gjennom bypakke Bergen er dermed å rekna som eit bymiljøtiltak for å stimulera bilistane til å nytta ringvegen rundt byen, i staden for å køyra gjennom sentrum. Fylkesrådmannen presiserer igjen at Ringveg aust er eit riksvegprosjekt, og at det difor skal finansierast gjennom NTP.

Planprogrammet for E39/E16 Klauvaneset-Nyborg- Arna vert truleg snart sendt ut på høyring. Vidare planlegging vil ta noko tid, og Statens Vegvesen anslår at det kan vere mogleg med byggestart i 2025 dersom prosjektet får midlar gjennom Nasjonal transportplan 2022-33 og gjennom dei årlege løyvingane på statsbudsjettet. Gjennom NTP-prosessen vil det vere opp til fylkestinget å prioritere mellom dette prosjektet og andre riksvegprosjekt i Hordaland. Denne prioriteringa vil vere eit viktig signal til Storting og Regjering om prioriteringsrekkefølge for riksvegprosjekt i fylket.

Fylkesrådmannen vil elles vise til at utbygging av bybane til Åsane og utbetring av riksveg blir finansierte gjennom to ulike løyvingar i statsbudsjettet. Dei statlege midlane til desse prosjekta er følgjeleg ikkje i direkte konkurranse med kvarandre.

Arealplanlegging

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vart vedteken av Fylkestinget i Hordaland i juni 2017. Planen gir uttrykk for at det er behov for endring i arealpolitikken for å bidra til å nå nasjonale og regionale mål, og den opererer i skjæringspunktet mellom statlege føringar og kommunane sine ønskjer om lokal sjølvråderett. I forhandlingane om byvekstavtalen har partane blitt einige om at det er regional plan som vert lagt til grunn for avtalen.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har som målsetting at hovuddelen av veksten i bustader og arbeidsplassar skal skje innanfor regionale vekstsoner. Vekstsonene er knytt til fylkessenter, bydels- eller regionsenter, og i gangavstand til kollektivstopp. I Bergen kommune er lokalsenter innanfor bystamlinene i kollektivsystemet inkludert. Mindre tettstader med stabile bumiljø og gode nærmiljø er ein

positiv ressurs for regionen. Utanfor dei regionale vekstsonene skal det difor kunna bli lagt til rette for utbygging for å oppretthalda gode og levande lokalsamfunn.

Dei statlege og regionale forpliktingane i avtalen inneber bidrag til å gjennomføre regionale planar for å nå målsetting om nullvekst i personbiltransporten, samtidig som ein forpliktar seg til å lokalisere tenestetilbodet i tråd med regional plan.

Kommunane forpliktar seg gjennom avtalen til å oppdatere kommuneplanane i tråd med mål, strategiar retningslinjer i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Dette arbeidet skal bli prioritert i løpet av første halvdel av avtaleperioden (2024).

Prosess

Nasjonal transportplan 2018-2029 definerer ein modell for organisering av byvekstavgiftene både i forhandlings- og oppfølgingsfasen. Dette inneber ei politisk styringsgruppe og ei administrativ forhandlingsgruppe. Det politiske styringsgruppa vert leia av statssekretær ved Samferdselsdepartementet med deltaking frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet, fylkesordførar, byråd for byutvikling og ordførarar. Denne gruppa skal bli involvert ved særlege behov.

Den administrative forhandlingsgruppa vert leia av vegdirektøren med deltaking frå jernbanedirektøren, fylkesmannen. NTP slår også fast at fylkeskommunen og kommunane skal vere representert ved administrativ leiing. Etter ønskje frå lokale partar har fylkesordførar, byråd og ordførarar vore ein del av det administrative forhandlingsutvalet i Bergensområdet.

Det har vore gjennomført ei rekkje forhandlingsmøter det siste året, særleg har statleg finansiering, arealpolitikk og praktisering av nullvekstmålet vore krevjande forhandlingspunkt.

Den 24.5.2019 vart det gjennomført eit møte i det administrative forhandlingsutvalet med sikte på å godkjenne den framforhandla byvekstavgiften. I møtet vart det klart at det var ulike forventningar til vidare prosess blant partane. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ønska å legge fram avtalen til handsaming i fylkesting og bystyre i løpet av sommaren, mens andre partar hadde ønske om at det var dei nye kommunestyra etter valet som skulle ta stilling til endeleg avtale.

På bakgrunn av usemje om vidare prosess vart den politiske styringsgruppa involvert i eit møte 29.5.2019. Her la politisk leiing i departementa fram ei liste i ni punkt som rammer for vidare prosess:

1. Regjeringen ønsker å ha med flest mulig av partene og helst alle med i en ny byvekstavgift for Bergensområdet. Alle kommunene som deltar i forhandlingene, er invitert med av en grunn. Deltakelse for de nye kommunene er frivillig.
2. Lindås kommune har uttrykt ønske om lokalpolitisk behandling av avtaleutkastet etter lokalvalget. Dette har bl.a. bakgrunn i kommunesammenslåingene. Vi ønsker derfor ikke å tvinge gjennom en avtale før valget.
3. Basert på dette lukker ikke regjeringen forhandlingene nå.
4. Regjeringen legger til grunn at det foreligger et forhandlingsresultat som er lokalpolitisk behandlet innen utgangen av 2019.
5. Med en slik framdrift skal ingen tape økonomisk iht. fremforhandlet avtale.
6. Hvis denne fremdriften ikke holdes og avtaleinngåelse trekker betydelig ut i tid, kan vi ikke utelukke at staten må vurdere betydningen dette har for statens tilbud. Dette må vurderes nærmere hvis det blir en reell problemstilling.
7. Staten står ved tilbudet sitt slik det ligger nå.
8. Avtaleutkastet som blir gjenstand for lokalpolitisk behandling av partene må være omforent.

9. Hvis en eller flere av partene velger å trekke seg, må de økonomiske rammene for avtalen vurderes på nytt. Vi vil legge til grunn at gjenværende parter ikke skal tape økonomisk på at noen går ut. Det er selvsagt ikke slik at parter som trekker seg ut får beholde pengene de var tiltenkt gjennom avtalen.

I praksis inneber dette at sluttforhandlingane av avtalen vil skje etter lokalvalet 9. september og at det er det nye fylkestinget og dei nye kommunestyra som må slutte seg endeleg til avtalen.

Fylkesrådmannen si tilråding

Fylkesrådmannen har tru på at byvekstavtalen kan bidra til ein meir heilskapleg areal- og transportpolitikk og sikre eit forpliktande samarbeid mellom kommunar, fylket og stat. Fylkesrådmannen meiner ei utviding av avtaleområdet har vore eit godt og viktig grep. Sjølv om det har gitt utfordringar i forhandlingane, er det av stor verdi at ein etablerer eit samarbeid i eit større, funksjonelt byområde. Dette er viktig og naudsynt for å nå nullvekstmålet.

Fylkesrådmannen har merka seg at arbeidet med utarbeiding og oppfølging av regional areal- og transportplan for Bergensområdet er konfliktfylt og vert møtt med ein viss motstand i kommunane. Fylkesrådmannen vil likevel minne om at den regionale planen er eit kompromiss mellom statlege føringar og kommunale ønskjer i arealpolitikken. Fylkesrådmannen meiner difor det er ein styrke for vidare samarbeid at både stat og kommune gjennom avtalen forpliktar seg til ein felles arealpolitikk gitt i regional plan.

Fylkesrådmannen ser at forhandlingsprosessen har vore krevjande for dei ulike partane. Forhandlingsprosessen har strekt seg ut i tid og etterkvart samanfalle med andre store prosessar som kommunesamanslåing og førebuingar til kommuneval. Det har vore utfordrande både for politisk og administrativ leiing å kobla dei ulike prosessane på ein god måte.

Fylkesrådmannen ser også at forventningane til statlege midlar nok var høgare enn det ein har fått gjennomslag for i avtalen. Det er likevel fylkesrådmannen si klare oppfatning at dette er ein god avtale for regionen, og at 11,3 mrd statlege kroner over 11 år er eit svært viktig bidrag for å gjennomføra gode og heilt naudsynte areal- og transportløyser i regionen vår. Fylkesrådmannen vil og understreke at avtalen ikkje inneber auke i bompengavtalen. Bypakke for Bergen er allereie vedteke av Stortinget og integrert i gjeldande byvekstavtale for Bergen 2017-2023.

Fylkesrådmannen registrerer at den politiske styringsgruppa har avgjort at avtalen ikkje vert sluttforhandla før etter lokalvalet 2019, og at det dermed formelt er Vestland fylkeskommune som vil signere avtalen. Fylkesrådmannen rår difor til at saka vert lagt fram for Vestland fylkesting etter at sluttforhandlingane er gjennomført. Likevel meiner Fylkesrådmannen det er riktig og viktig at Hordaland fylkesting får det omforeinte avtaleutkastet som no ligg føre til handsaming, slik at dei kan gi sin tilråding til vidare prosess.