



Notat

Dato: 15.09.2016
Arkivsak: 2014/54-28
Saksbehandlar: marerik

Til: Utval for miljø og samferdsel
Fylkesutvalet

Frå: Fylkesrådmannen

Bymiljøavtale for Bergen - status for arbeidet

Viser til sak i fylkestinget 10. mars 2015 (sak 13/2105); «Bymiljøavtale for Bergen – organisering og vidare arbeid». Her følgjer ein orientering om status for pågåande arbeid med å få på plass ein bymiljøavtale for Bergen. Bergen kommune leggjer fram ein tilsvarande sak i bystyret i oktober.

Status

Den 4. mai 2015 vart ei interimstyringsgruppe for arbeidet konstituert, jf. vedtaks punkt 2 i sak 13/2015. Vegdirektøren er leiar av styringsgruppa som også består av; jernbanedirektør, fylkesordførar og byråd for byutvikling. Fylkesmannen deltar som observatør. So langt har det vore ytterlegare fem møter i styringsgruppa. Tema som har vore oppe i møte er avklaring av forventning mellom partane, klargjering av viktige premiss og føresetnader for ein avtale.

Dei formelle forhandlingane har ikkje starta opp. Det skjer først når Vegdirektoratet har motteke eit forhandlingsmandat frå Samferdselsdepartementet. Staten har hatt eit ønske om å slutføre forhandlingane i Trondheim og Oslo, før forhandlingar med Bergen og Nord-Jæren kunne starte opp. Det er fleire årsakar til at Trondheim og Oslo fekk første prioritert. Arbeidet i Trondheim har vore mindre komplisert på grunn av at det ikkje har vore behov for å endre finansieringsgrunnlaget (bompengeordninga) før inngåing av ein 1. generasjons avtale. I Oslo var arbeidet med å reforhandle finansieringsgrunnlaget for Oslopakke 3 allereie starta opp, slik at eit viktig grunnlag for bymiljøavtalen vart forhandla fram parallelt.

Trondheim

Forhandlingane i Trondheim er avslutta og ein avtale kom i stand 12. februar 2016. Avtala vart sanksjonert av bystyret 31. mars og av fylkestinget 27. april 2016. Dei statlege finansieringsbidraga i avtalen er som følgjer:

- 1,4 mrd. kroner statlege midlar til første byggetrinn av Superbussatsinga (50 % av kostnadene)
- 1 mrd. kroner til tiltak på riksveg innanfor programområda kollektiv, sykkel, gange og miljø
- 1,36 mrd. kroner til vidareføring av belønningsordninga, 170 mill. kr per år (2016-2023)
- 100 % finansiering av jernbaneinvesteringar

Trondheim kommune og Sør – Trøndelag fylkeskommune har forplikta seg til å vidareføre porteføljen og finansieringsløysingane i Miljøpakken, samt 50 % finansiering av Superbussatsinga. I tillegg har dei forplikta seg til å følgje opp arealpolitikken (fortetting), sørge for rasjonell framdrift av superbussprosjektet, gjennomføre nødvendige restriktive tiltak for å sikre måloppnåing, samt samarbeidet om å utvikle eit samanhengande gang- og sykkelvegnett.

Etter at KS 2 er gjennomført, og styringsramma er fastsatt av Stortinget, vil ikkje staten bidra til å dekke eventuell kostnadsoverskriding ved Superbussatsinga. Eventuell kostnadsoverskriding må difor handterast gjennom utvida lokal finansiering eller redusert utbygging av andre prosjekt. Staten har forplikta seg til å betale ein større del av driftskostnadane til kollektivtransporten. Fram til det er avklart korleis meirkostnadane til drift skal finansierast, vil derimot Miljøpakkesamarbeidet ta ansvar for eventuell auke i driftskostnader.

Oslo

6. juni 2016 vart partane i Oslo samde om rammene for revidering av Oslopakke 3. Forhandlingane om ein bymiljøavtale har skjedd i ein eigen prosess og er per i dag ikkje ferdigforhandla.

Om bymiljøavtale for Bergen

Hovudføremålet med å inngå ein bymiljøavtale er å definere den framtidige satsinga på transportinfrastrukturen i Bergen, i eit forpliktande samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommune. Partane må bli samde om tiltak, finansiering og korleis arbeidet skal administrerast. Ein bymiljøavtale vil vera rammeverket for ein ny bompengepakke, ein pakke som på same tid vil overta bindingar og prosjekt frå Bergensprogrammet. Pakka har følgjande arbeidstittel; *Miljøpakke Bergen*.

Mål og strategiar i bypakka skal gjere det mogleg å nå hovudmålet om nullvekst i biltrafikken, samt eventuelle strengare lokale mål; jf. bystyret i Bergen sitt vedtak om 10 % reduksjon i biltrafikken. I bypakken skal dei viktigaste investeringsprosjekta og tiltaka i dei neste 10 til 20 åra definerast, og det skal tas i bruk aktiv porteføljestyling for å prioritere dei tiltaka som på best mogleg vis bidrar til måloppnåing. Det vil vere naturleg at bypakken inneheld tiltak både på riksveg, fylkesveg og komunal veg. Det er i kontrast til Bergensprogrammet som i hovudsak har tiltak på fylkesveg.

Adelheid Nes er tilsett som sekretariatsleiar for den nye bypakken. Sekretariatsleiaren er formelt tilsett i Statens vegvesen, men sekretariatet vil vere ein nøytral part både i forhandlingane og i oppfølging og styring av pakken. Arbeidet med å førebu forhandlingane skjer i regi av interimstyringsgruppa.

Sekretariatsleiaren har knytt til seg representantar frå alle partane, og gjennomfører nødvendige grunnlagsutgreiingar, med særleg fokus på følgjande tema:

- Utarbeide styringssystem for ny bypakke
- Avklare og dokumentere at statlege krav knytt til bymiljøavtaler er oppfylt
- Definere satsingsområder og innretning på prosjektportefølje som skal inngå i avtalen/bypakken
- Vurdering av finansieringsgrunnlag for å realisere ønska investeringar

I samband med dei kommande forhandlingane er det særleg dei to siste strekpunkta som utmerker seg som viktige for å kunne bli samde om ein avtale. Dette arbeidet pågår, og ambisjonen er at eit tilstrekkeleg kunnskapsgrunnlag til å gjennomføre gode og effektive forhandlingar denne hausten skal vere klart. Når det gjeld hovudinnsatsområder og innretning av prosjektporteføljen, er det tydeleg at Bybanen IV og V er dei store og viktige prosjekta.

I arbeidet som er gjennomført fram til no er behovet for ytterlegare lokal finansiering, utover det som ligger i Bergensprogrammet, tydeleg. For dei aller fleste tenkte scenarier for kva ein bymiljøavtale/bypakke skal innehalde av nye investeringar, vil krevje ytterlegare lokal finansiering utover det som ligger i gjeldande

Bergensprogrammet. Behov for auka lokal finansiering betyr at inntektene frå dagens bompenggeordning må auke. Ei slik auke kan gjennomførast på ulike måter. Enten må dei som betaler i dag betale meir, eller så må bomringen utvidast til å omfatte fleire bilister, eller så kan ein kombinere desse to. Behov for endringar i bompenggeordninga betyr at ein ny bypakke vil krevje ein ny bompengesøknad til Stortinget.

Framdrift og milepæler

Følgjande må vere på plass før ein bypakke er etablert:

- Alle partar, stat, fylkeskommune og kommune, må vere samde om eit avtaleutkast
- Avtaleutkastet må vere godkjent gjennom politiske vedtak i bystyre, fylkesting og regjering
- Nødvendig finansieringsgrunnlag for ny bypakke (ny bompengesøknad) må vere godkjent i bystyre, fylkesting og Stortinget

Dei tre partane har ein ambisjon om å greia å vere samde om eit avtaleutkast før utgangen av 2016. Det vil gjere det mogleg å få ein politisk handsaming av avtalen våren 2017. Det betyr også at partane kan innarbeide sine finansielle bindingar inn i budsjettarbeidet for 2018, parallelt med handsaming av ny bompengesøknad. Med ein slik framdrift, kan ein ny bypakke starte opp 1. januar 2018.

Bergensprogrammet vil såleis gjelde fram til 2018. Plan- og byggeprogram for 2017 vert utarbeida og lagt fram til politisk handsaming i samsvar med vanleg praksis.

Tilhøve til Nasjonal transportplan (NTP)

Det er behov for å få på plass ein bymiljøavtale for Bergen før ny NTP 2018-2029 er vedtatt. Hovudgrunnen er behovet for statleg finansiering til Bybanen byggetrinn IV allereie i 2017. Dette gjeld finansiering av førebuaende arbeid, inkludert grunnerverv og nødvendig utfylling i Store Lungegårdsvann. Semje om ein bymiljøavtale i 2016 er difor viktig å kunne utløyse dei nødvendige statlege budsjettmidlane i 2017.

Dette betyr at 1. generasjons bymiljøavtale vil vere knytt til rammene i gjeldande NTP 2014-2026, på 26 mrd. kroner i heile perioden. I transportetatane sitt grunnlagsdokument, datert 28. februar 2016, er det som kjent forslag om ein omfattande auke i rammene til bymiljøavtaler på 66,5 mrd. kroner i neste NTP-periode. Regjeringa vil legge fram stortingsmelding om ny NTP 2018-2029 våren 2017, med handsaming i Stortinget før sumaren 2017.

På grunn av dette vil reforhandling av avtale skje relativt raskt (2018/2019) og 1. generasjons bymiljøavtale vil ha kort levetid. 1. generasjons bymiljøavtale og bompengesøknaden vil måtte ta omsyn til sannsynlege rammer i den nye NTPen. Ein reforhandling av bymiljøavtalen i 2018 eller 2019 må for eksempel kunne gjennomførast utan ytterlegare endringar i lokalt finansieringsgrunnlag (bompenggeavtale).

Forhandlingsutvalg

I sak 13/2015, vedtakspunkt 3, har fylkestinget vedtatt at styringsgruppa kan setja ned eit eige forhandlingsutval etter modell frå Oslopakke 3. Forhandlingsutvalet er i praksis ei utviding av styringsgruppa med fleire lokale representantar, inntil to personer frå høvesvis fylkeskommune og kommune. I Oslopakke 3 er det praksis for at både Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har med representantar frå opposisjonen. Forhandlingsutvalet har ein viktig funksjon ved framforhandling av ein bymiljøavtale, og ved handsaming av større prinsipielle saker og spørsmål som gjeld hovudlinene i den nye bypakka, når den er etablert. Interimstyringsgruppa har ønskje om å opprette eit slik utval, og har bedt partane om å peika ut sine representantar.

Med bakgrunn i vedtakspunkt 3, sak 13/2015, legg fylkesrådmannen opp til, etter modell frå Oslopakke 2, at følgjande to representantar skal delta i forhandlingsutvalet saman med fylkesordføraren:

- Leiar av det største opposisjonspartiet i fylkestinget, Mona Røsvik Strømme (H)
- Leiar av utval for miljø og samferdsel, Nils T. Bjørke (Sp)

Fylkesrådmannen sine merknader

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har lenge hatt ønske om å komme i gang med reelle forhandlingar. Fylkesrådmannen er opptatt av at alle partar no er samstemte om ein framdriftsplan og at målet om eit ferdig avtaleutkast ved utgangen av 2016 vert nådd. I tida som har gått er det gjort en grundig jobb med viktig grunnlagsdokumentasjon og nødvendige analyser, som vil vere viktig når dei reelle forhandlingane starter opp.

Det er viktig at fylkestinget vert orientert om arbeidet for å vere førebudd på forhandlingar og forankring av avtaleutkast, samt arbeid med ny bompengesøknad for bompengeringen i Bergen. Jamfør vedtak i sak 13/2015 punkt 4 skal det etablerast ei politisk referansegruppe for å ivareta behovet for informasjon og politisk forankring fram mot politiske vedtak om bymiljøavtalen. Når dei reelle forhandlingane er starta opp og det er noe å melde frå forhandlingane, vil fylkesrådmannen ta initiativ til møte i den politiske referansegruppa.