



Arkivnr: 2014/54-12
Saksbehandlar: Thorbjørn Aarethun

Saksframlegg

Saksgang

| Utval | Saknr. | Møtedato |
|--------------------|--------|------------|
| Samferdselsutvalet | | 11.02.2015 |
| Fylkesutvalet | | 18.02.2015 |
| Fylkestinget | | 10.03.2015 |

Bymiljøavtale for Bergen - organisering og vidare arbeid

Samandrag

Samferdselsdepartementet (SD) har sendt brev til Vegdirektoratet, datert 2. juni 2014, om «Fastsetting av endelig rammeverk og generelle føringer for forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler». I brevet er det skissert eit rammeverk og føringar for etablering og gjennomføring av bymiljøavtalar. Det overordna opplegget for bymiljøavtalar vart fastsett i Meld.St.26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023. Ansvaret for bytransportpolitikken er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt opp til at framtidige bypakkar skal inngå i bymiljøavtalar mellom stat, fylkeskommune og kommune, og på denne måten oppnå heilskapleg og samordna virkemiddelbruk i bytransportpolitikken.

Slik det kjem fram i brevet frå Samferdselsdepartementet , 2.juni 2014, er det byområda Oslo/Akershus og Trondheim som i størst grad oppfyller krava i rammeverket. Samferdselsdepartementet legg opp til å invitere Oslo/Akershus til forhandlingar om kort tid. Etter eit møte mellom politisk leiing i Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og samferdselsministeren, 24.september 2014, er det presisert at Samferdselsdepartementet legg opp til å starte forhandlingar også med både Bergen og Stavanger i 2015.

For å sikre finansiering av bybanen byggetrinn 4 og andre større tiltak for utvikling av transportsystemet i Bergen ser fylkestinget det som nødvendig å starte opp arbeidet med revisjon og vidareføring av Bergensprogrammet innanfor rammene av ordninga med bymiljøavtale.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om opplegg for organisering og vidare arbeid med forhandlingar om ein bymiljøavtale for Bergen.

Forslag til innstilling

1. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er bymiljøavtaler omtalt som ei ordning for vidareføring av bypakkar/bompenggeordningar, som skal bidra til at veksten i persontransporten i byområda blir tatt av kollektivtransport, sykling og gange. For å sikre finansiering av bybanen byggetrinn 4 og andre større tiltak for utvikling av transportsystemet i Bergen ser fylkestinget det som nødvendig å starte opp arbeidet med revisjon og vidareføring av Bergensprogrammet innanfor rammene av ordninga med bymiljøavtale.
2. Fylkestinget viser til rammeverk og generelle føringar for forhandlingar om bymiljøavtalar frå Samferdselsdepartementet og legg til grunn at fylkesordføraren inngår i styringsgruppa for arbeidet med slik bymiljøavtale for Bergen, saman med byråd for byutvikling, klima og miljø i Bergen, Jernbanedirektøren og Vegdirektøren. Fylkestinget føreset at Vegdirektøren snarast etablerer styringsgruppa.
3. Fylkestinget gir styringsgruppa mandat til å forhandle fram ei samla Bymiljøavtale for Bergen. Dersom Styringsgruppa finn det tenleg kan dei setje ned eit eige forhandlingsutval etter modell frå Oslopakke 3
4. For å ivareta behovet for informasjon og politisk forankring undervegs fram mot politiske vedtak i bystyre og fylkesting om bymiljøavtalen, går fylkestinget inn for at det vert etablert ei politisk referansegruppe samansett av gruppeleiarar i fylkestinget, samt politisk leiing i Bergen kommune og ordførarane i omlandskommunane Fjell, Askøy, Lindås og Os.
5. I samband med oppstart av arbeidet med bymiljøavtale for Bergen går fylkestinget inn for å avvikle politisk styringsgruppe for Regionpakke Bergen (opprinneleg styringsgruppe for transportanalyse for Bergensområdet).
6. Bymiljøavtalen skal ha nullvekst i personbiltrafikken som hovudmål, målt gjennom definerte indikatorar. Fylkestinget stiller seg bak fylkesrådmannen sin omtale av sentrale forhandlingstema i saksframlegget, og legg til grunn at mellom anna følgjande strategisk virkemiddebruk kan inngå i forhandlingane:
 - Tids- og miljødifferensierte bompengesatsar og andre bilrestriktive tiltak
 - Bybanen byggetrinn 4 og 5
 - Utbygging av overordna ringvegssystem
 - Framkomsttiltak for kollektivtransporten
 - Forsterka finansiering av kollektivtransporttilbodet
 - Infrastruktur for auka andel sykkel og gange
 - Flytting av godsterminal for jernbane i sentrum
 - Mobilitetspåvirkning
7. Fylkestinget vil peike på behovet for eit uavhengig sekretariat i gjennomføringa av bymiljøavtalen, og ber om dette vert vurdert særskilt i forhandlingane.
8. Ferdig framforhandla Bymiljøavtale skal handsamast av Fylkestinget.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 03.02.2015

1.0 Bakgrunn

Samferdselsdepartementet (SD) har sendt brev til Vegdirektoratet, datert 2. juni 2014, om «Fastsetting av endelig rammeverk og generelle føringer for forhandlinger om helhetlige bymiljøavtaler».

I brevet er det skissert eit rammeverk og føringar for etablering og gjennomføring av bymiljøavtalar:

- Ein bymiljøavtale er ein langsiktig politisk intensjonsavtale som ikkje er juridisk bindande.
- Felles minimumskrav som skal ligge til grunn for alle bymiljøavtalane; KVV/KS1, arealplanlegging, styringssystem og indikatorsett
- Gjeldande og nye bompenggeordningar skal vere ein del av bymiljøavtalane
- Mål og styringssystem må vere samanfallande for bompenggeordninga og bymiljøavtala i det enkelte byområde
- Mål frå Klimaforliket skal vere ein del av målstrukturen
- Bymiljøavtalane skal styrast etter styringsmodellen frå Oslopakke 3
- Statens vegvesen får fullmakt til å forhandle fram bymiljøavtalar på vegne av staten. Dep. utarbeider forhandlingsmandat for kvar bymiljøavtale.
- Fylkesmannen skal delta som observatør i styringsgruppa
- Indikatorsett; SD gir sin tilslutning til Statens vegvesen sin tilråding i brev datert 20. mars 2014. Rapporteringa skal koordinerast av Svv.
- God økonomistyring - det vert opna for låneopptak etter fastsatte vilkår

Slik det kjem fram i brevet frå Samferdselsdepartementet , 2.juni 2014, er det byområda Oslo/Akershus og Trondheim som i størst grad oppfyller krava i rammeverket. Samferdselsdepartementet legg opp til å invitere Oslo/Akershus til forhandlingar om kort tid. Etter eit møte mellom politisk leiing i Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og samferdselsministeren, 24.september 2014, er det presisert at Samferdselsdepartementet legg opp til å starte forhandlingar også med både Bergen og Stavanger i 2015.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om opplegg for organisering og framdrift av forhandlingar om ein bymiljøavtale for Bergensområdet.

2.0 Kort om bymiljøavtalar – vidareføring av etablerte bypakkar

Det overordna opplegget for bymiljøavtalar vart fastsett i Meld.St.26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023. Ansvaret for bytransportpolitikken er delt mellom stat, fylkeskommune og kommune. I Nasjonal transportplan 2014-2023 er det lagt opp til at framtidige bypakkar skal inngå i bymiljøavtalar mellom stat, fylkeskommune og kommune, og på denne måten oppnå heilskapleg og samordna virkemiddelbruk i bytransportpolitikken. Ordningen med bymiljøavtalar er innretta mot følgjande ni byområder:

- Oslo-området
- Bergensområdet
- Trondheimsområdet
- Stavangerregionen
- Buskerudbyen
- Fredrikstad/Sarpsborg
- Porsgrunn/Skien
- Kristiansandområdet
- Tromsø

Det er vidare i Nasjonal transportplan 2014-2023 sett av tilsaman vel 26 mrd.kr til statleg medfinansiering av bymiljøavtalar og belønningsordninga. Etter kvart som bymiljøavtalar er på plass i byområda vil desse erstatte inngåtte belønningsmiddelavtalar.

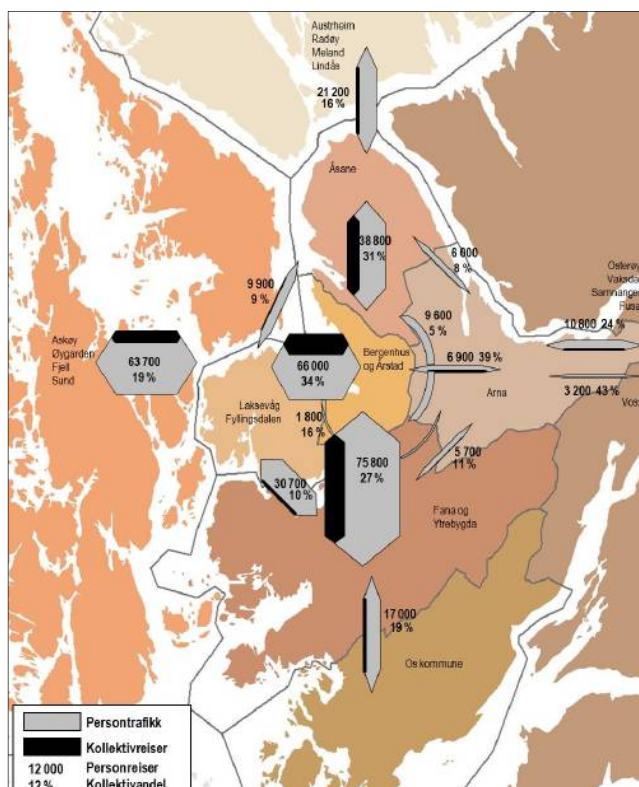
2.1 Bergen som geografisk avgrensning for bymiljøavtale

Ei eventuell vidareføring av Bergensprogrammet må utarbeidast og gjennomførast innanfor rammene av ordninga med bymiljøavtalar. I fastlagte rammeverk og føringar frå Samferdselsdepartementet for forhandlingar om bymiljøavtalar er det lagt til grunn at mål og styringssystem må vere samanfallande mellom bompengordninga og bymiljøavtalen i det enkelte byområdet. I den fastlagte strategien for KVU for Bergensområdet er det slått fast at utviklinga av transportsystemet i Bergensområdet ikkje skal føregå innanfor rammene av ei pakke med felles organisering og finansiering. Dette medfører at bompengordninga for vidareføring av Bergensprogrammet framleis vil vere avgrensa innanfor Bergen kommune sine grenser. Med dette vil Bergen kommune bli geografisk avgrensning for mål, tiltak og virkemiddelbruk, samt styringssystem for bymiljøavtalen.

For ytterlegare informasjon om opplegget rundt bymiljøavtalar viser fylkesrådmannen til omtale i Meld.St.26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, og vedlagte brev frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet, datert 2.juni 2014.

2.2 Reiser på tvers av kommunegrenser i eit utvida byområde

Figuren under er henta frå reisevaneundersøkinga for Bergensområdet i 2013 og viser hovudtrekka ved det geografiske reisemønsteret, i form av antal personreiser og kollektivandel mellom bydelar i Bergen, og mellom Bergen og omlandskommunar.



Figuren viser at det dagleg er 116 000 reiser mellom Bergen og omlandskommunane i Bergensområdet. Desse reisene utgjer ein betydeleg del av dei samla reisene på det overordna vegsystemet i Bergen og viser at omlandskommunane i stor grad er integrert i det funksjonelle byområdet. Dette er lengre reiser i det utvida funksjonelle byområdet som bidreg til klimautslepp og kapasitetsproblemer på det overordna vegnettet, og som i større grad kan føregå som kollektivreiser. Det kan også tenkast meir langsiktig arealutvikling i omlandskommunane som vil kunne redusere etterspørselen etter transport på tvers av kommunegrenser.

Utover vidareføringa av Bergensprogrammet gjennom bymiljøavtale for Bergen, må bytransportpolitikken utformast innanfor eit utvida byområde der også tiltak og virkemiddelbruk i omlandskommunane må

vurderast. Dette må vurderast og avklarast utanfor ein bymiljøavtale, der både statleg vegstyresmakt, kommunane som arealutviklar og fylkeskommunen som vegstyresmakt og ansvar for kollektivtransporttilbodet, har roller og ansvar for tiltak og virkemiddelbruk.

- I den fastlagte strategien for KVV for Bergensområdet er det slått fast at utviklingen av transportsystemet i Bergensområdet ikkje skal føregå innanfor rammene av ei pakke med felles organisering og finansiering. Dette betyr at bompengepakkar i omlandskommunane og store prosjekt som Sotrasambandet og Nyborgtunnelen kan gjennomførast uavhengig av ein framtidig bymiljøavtale. Ny E39 Rådal-Svegatjørn er allereie godkjent av Stortinget som eige bompengeprojekt. Det er viktig at desse store riksvegprosjekta ikkje kun bidreg til auka vegkapasitet men også fungerer som effektive trasear for kollektivtransport med prioritert framkomst.
- Det pågåande arbeidet med regional plan for samordna areal- og transportplanlegging i Bergensområdet legg opp til desentralisert konsentrasjon som modell for arealutviklinga innanfor det funksjonelle byområdet. Dette betyr at regionale sentre utanfor Bergen må planleggast og utviklast med arbeidsplassar, tjenesteyting og bustader for å redusere transportetterspørsel til Bergen. Ein slik modell vil krevje satsing på ulik lokal veginfrastruktur for å utløyse fortetting, næringsareal, sentrums- og knutepunktsutvikling m.m utanfor Bergen.
- I Kollektivstrategien for Hordaland er det føreslått å etablere regionale stamlinjer med høg kvalitet, kapasitet og frekvens mellom Bergen sentrum og regionale sentre. Utvikling av desse stamlinjene vil krevje satsing på infrastrukturtiltak og eit meir attraktivt driftsopplegg. Dette vil også inkludere tilrettelegging for innfartsparkering i aktuelle knutepunkt i omlandskommunane.

3.0 Oslopakke 3 som modell for styring av bymiljøavtalar

I brevet frå Samferdselsdepartementet, datert 2.juni 2014, er det klart peikt på Oslopakke 3 som modell for organisering av styringsfunksjonar for gjennomføring av ein Bymiljøavtale.

Oslopakke 3 er ein overordna plan for utbygging og finansiering av veger og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Nesten alt som vert utbygt av veger og bane i Oslo og Akershus vert finansiert gjennom Oslopakke 3. Kollektivtilbudet vert og delvis finansiert gjennom Oslopakke 3.

Oslopakke 3 har ei økonomisk ramme på 75 mrd. kr. (2013-prisnivå) for perioden 2013–2032. Finansieringen av Oslopakke 3 skjer gjennom bompengar og løyvingar fra staten, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. I tillegg kjem dei statlege jernbaneinvesteringane i regionen.

Styringssystemet og beslutningsprosess for gjennomføring av Oslopakke 3 er vist i figuren under:



Styringsgruppa for Oslopakke 3

Oslopakke 3-arbeidet vert leia av ei styringsgruppe med vegdirektøren, samferdselsbyråden i Oslo, fylkesordføraren i Akershus og jernbanedirektøren. Vegdirektøren leiar gruppa. Styringsgruppa har hovedansvaret for styring og koordinering av Oslopakke 3, basert på prinsipper om porteføljestyling og mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttande politiske organ om prioritering av midlane i Oslopakke 3. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale/regionale styresmakter sitt behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidlar og bompengar.

Sekretariat O3

Det er etablert eit eige uavhengig sekretariat for styring og gjennomføring av Oslopakke 3. Sekretariatet består av 3 heiltidstilsette medarbeidarar som rapporterer direkte til styringsgruppa. Sekretariatet er fysisk lokalisert i Statens vegvesen sine lokaler på Brynseng i Oslo. Statens vegvesen har kun arbeidsgivaransvar for dei tilsette. Utover dette opptre sekretariatet uavhengig av partane i Oslopakke 3.

Administrativ koordineringsgruppe

Administrativ koordineringsgruppe består av medlemmer frå dei fire partane i Oslopakke 3. Gruppa er saksførebuande organ saman med Oslopakke 3-sekretariatet og bidreg til å utarbeide beslutningsunderlag for styringsgruppa. Det er deltaking på direktørnivå i administrativ koordineringsgruppe.

Fagleg koordineringsgruppe

Det er etablert ei breiare fagleg koordineringsgruppe som er involvert i planlegging og gjennomføring av tiltak i Oslopakke 3. Dei fire partane i Oslopakke 3, samt Ruter, NSB, og bymiljøetaten deltek på møta etter behov.

Politisk forhandlingsutvalg

Oslopakke 3 er ei vidareføring av lokalpolitiske initiativ fra midten av 1980-talet. Det lokale vedtaket om vidare bompenggeinnkreving kom etter ei tverrpolitisk innstilling i april 2006, som vart vedteke i Oslo bystyre og Akershus fylkesting året etter og i Stortinget i 2008.

Ved handsaming av større prinsipielle saker, og spørsmål som gjelder hovedlinjene i Oslopakke 3, skal styringsgruppa drøfte desse med ytterlegare to representantar frå Oslo kommune og Akershus fylkeskommune (Politisk forhandlingsutvalg). I handsaminga av denne type saker deltek ikkje vegdirektøren og direktøren for Jernbaneverket. Fylkesordførar eller samferdselsbyråd leiar møta avhengig av fysisk lokalisering. Døme på saker er endring av bompengetakstar, endring av portefølje, ny Oslopakke 3-avtale etter valget osv.

Politisk referansegruppe

For å sikre god og tilstrekkeleg informasjon i forkant av politisk handsaming viktige og større prinsipielle saker er det etablert ei politisk referansegruppe som består av dei enkelte parti sine gruppeleiarar i fylkesting og bystyre, supplert med transportpolitiske talsmenn for alle partier i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune etter eige ønske.

4.0 Forhandlingar om bymiljøavtale - organisering og sentrale forhandlingstema**4.1 Organisering – styringsgruppe, forhandlingsutval og referansegruppe**Styringsgruppe

I fastlagt rammeverk og føringar frå Samferdselsdepartementet for forhandlingar om bymiljøavtalar er det lagt opp til at vegdirektøren er leiar av styringsgruppa og står ansvarleg for å etablere denne. I samsvar

med opplegget i Oslopakke 3, skal fylkesordføreren delta i styringsgruppa. I tillegg er styringsgruppa samansett av Vegdirektøren, Jernbanedirektøren og byråd for byutvikling, klima og miljø i Bergen. I samråd med Statens vegvesen Vegdirektoratet vil det bli avklart når det er aktuelt å etablere denne styringsgruppa i forhandlingsfasen til bymiljøavtalen.

Forhandlingsutval

Etter fylkesrådmannen sitt syn vil det i tillegg vere nødvendig å vurdere å etablere eit forhandlingsutval, der byen og fylkeskommunen sin interesser i bytransportpolitikken blir drøfta og avstemt, som grunnlag for vidare forhandlingar med staten i styringsgruppa.

Referansegruppe

Slik det er lagt opp til i Oslopakke 3, ser og fylkesrådmannen behov for å sikre tilstrekkeleg informasjon til alle partigrupper i bystyret og fylkestinget både undervegs i forhandlingsfasen og gjennomføringsfasen fram mot handsaming i politiske organ. I tillegg vil fylkesrådmannen og understreke behovet for at dei mest aktuelle omlandskommunane vert orientert om arbeidet med opplegget og gjennomføring av ein bymiljøavtale for Bergen.

4.2 Sentrale forhandlingstema

Ein bymiljøavtale skal bidra til forpliktande samarbeid mellom ulike forvaltningsnivå om virkemiddelbruk og finansiering for å oppnå nullvekstmålet i byområdet. Nedanfor er det skissert ulike aktuelle sentrale forhandlingstema som fylkesrådmannen tilrår må leggest til grunn i det vidare arbeidet med ein bymiljøavtale.

Økonomiske rammer

Eit sentralt element i forhandlingane vil vere økonomiske rammer gjennom bompengeneinnkreving, fylkeskommunale løyvingar og statleg tilskot til gjennomføring av prioriterte tiltak i bymiljøavtalen. Regjeringen har varsla at den vil sørge for ei forpliktande finansiering av viktige kollektivtransportløyvingar i dei fire største byområda, gjennom statlege investeringsstilskudd som dekker 50 % av kostnadene. Det er lagt opp til at dette investeringsstilskuddet inngår i dei økonomiske rammene som er sett av til statleg finansieringsbidrag til bymiljøavtalane. Bybanen byggetrinn 4 er omtalt som eit prosjekt som er aktuelt for slikt statleg tilskudd. Det er i dag vanskeleg å fastslå det samla finansieringsbehovet for aktuelle tiltak i ein bymiljøavtale i Bergensområdet. Dette vil bli eit sentralt spørsmål som det må arbeidast vidare med i forhandlingsgrunnlaget. I det samla finansieringsopplegget vil også potensialet for ytterlegare bompengeneinnkreving i Bergen og fylkeskommunal medfinansiering bli eit tema.

Fylkesrådmannen er vidare oppteken av at det samla vert lagt opp til eit robust finansieringsopplegg som gir rom for finansiering av vidare utbygging av bybanen også etter byggetrinn 4.

Strategisk virkemiddelbruk og prioritering av tiltak

Målet om nullvekst i personbiltrafikken skal leggest til grunn for bymiljøavtalane. Dette målet vil bidra til å unngå auke i klimautslepp og lokal luftforureining frå vegtrafikken, samt unngå større kapasitetsproblemer på vegnettet. Eit sentralt element i forhandlingane vil derfor vere strategisk virkemiddelbruk og prioritering av tiltak for å nå nullvekstmålet. I ei samla satsing vil fylkesrådmannen særleg peike på følgjande virkemiddel og tiltak som kan innarbeidast i ein bymiljøavtale:

- Tids- og miljødifferensierte bompengesatsar og andre bilrestriktive tiltak
- Bybanen byggetrinn 4
- Framkomsttiltak for kollektivtransporten
- Forsterka kollektivtransporttilbod finansiert gjennom bompengeneinntekter
- Infrastruktur for auka andel sykkel og gange
- Flytting av godsterminal for jernbane i sentrum
- Mobilitetspåvirkning

Utover nullvekstmålet vil også fylkesrådmannen understreke behovet for tiltak for å redusere gjennomgangstrafikk og sårbarheit på vegsystemet i Bergen sentrum. Vegsystemet i Bergensområdet er

sårbart med mange bruer og tunnelar på innfartsårene. Store delar av den sentrumsretta trafikken og gjennomgangstrafikken går gjennom krysset på Nygårdstangen, som er eit svært viktig og sårbart trafikknutepunkt. Sjølv små hendingar på vegen utløyser store trafikale problem, mellom anna på grunn av manglande omkøyringsalternativ. Fylkesrådmannen legg til grunn at det vidare arbeidet med eit ringvegssystem må innarbeidast i ein bymiljøavtale, der avklaring av overordna ringvegkonsept, formell planlegging og finansiering vert sentrale spørsmål.

Sekretariat

I gjennomføringsfasen skal det etablerast eit sekretariat tilsvarande slik det er i Oslopakke 3. For å bidra til tillit mellom partane i ein bymiljøavtale er det avgjerande at dette sekretariatet vert oppfatta og fungerer uavhengig av dei enkelte partane i bymiljøavtalen. Sekretariatet i Oslopakke 3 er lokalisert i Statens vegvesen sine lokaler på Brynseng i Oslo, og i tillegg har Statens vegvesen det formelle arbeidsgjevaransvaret for tilsette i sekretariatet. Det er grunn for å tru at hverken lokalisering eller arbeidsgjevaransvar nødvendigvis har avgjerande betydning for om sekretariatet blir oppfatta som uavhengig eller ikkje. Slik sett vil sekretariatet også kunne lokaliserast både til Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune.

I langt større grad er det nok måten sekretariatsrolla blir utført på som har betydning for tillit og uavhengigheit. I så måte må det stillast krav til tydeleg sekretariatsmandat, inkluderande og forutsigbare prosessar i regi av sekretariatet, god informasjonsflyt, kompetanse osv. Utover dette vil også ekstern rekruttering av medarbeidarar i sekretariatet kunne ha betydning for uavhengigheitsspørsmålet. Leiaren av sekretariatet i Oslopakke 3, har ikkje erfaring frå verken vegsektoren eller samferdselsområdet.

Fylkesrådmannen tilrår at spørsmålet om lokalisering og arbeidsgjevaransvar for sekretariatet må drøftast og avklarast i forhandlingane.

5.0 Avvikling av politisk styringsgruppe for Regionpakke Bergen

Som eit samarbeidsprosjekt mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Statens vegvesen, vart det i 2005 sett i gang eit utgreiingsprosjekt om ein samla transportanalyse for Bergensområdet. Denne utgreiinga vart lagt fram for fylkestinget 29.mars 2007, der det m.a vart gjort følgjande vedtak:

«Fylkestinget ber om at det vert oppretta ei styringsgruppe på høgt politisk nivå for det vidare arbeidet. Gruppen skal forme eit opplegg for korleis det kan leggast til rette for eit forpliktande transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet inn mot Nasjonal transportplan 2010-2019 og kva eit slikt samarbeid skal femne om.»

Vidare vart det gjort følgjande vedtak i fylkesutvalet, 24.mai 2007:

«Fylkesutvalet ber fylkesordføraren ta kontakt med politisk leiing i Bergen kommune og omegnskommunane for å koordinera ei felles styringsgruppe for vidare arbeid med Transportanalysen for Bergensområdet 2010-2030.

Ei mogeleg skisse for samansetjing av styringsgruppa kan vera;

3 repr. frå HFK (2 posisjon, 1 opposisjon)

3 repr. frå Bergen kommune (2 posisjon, 1 opposisjon)

4 repr. frå omegnskommunar (1 frå kvar av "regionane" – nord, aust, sør, vest)»

På oppstartsmøte i styringsgruppa, 27.november 2007, vart det og bestemt å invitere vegdirektøren inn i styringsgruppa. Den politiske styringsgruppa har i hovudsak fungert som eit politisk kontaktutval for Statens vegvesen sitt arbeid med KVVU for Bergensområdet, der framtidig felles organisering og finansiering av transportpolitiske tiltak i Bergensområdet var eit tema. Regjeringa si handsaming av KVVU-arbeidet konkluderte i 2012 med at utviklinga av transportsystemet i Bergensområdet ikkje skal føregå innanfor rammene av ei pakke med felles organisering og finansiering, slik at bompengepakkar i

omlandskommunane og Sotrasambandet og Nyborgtunnelen kunne gjennomførast som uavhengige prosjekt. Etter at grunnlaget for eit felles forpliktande transportpolitisk samarbeid vart avklart på denne måten, har styringsgruppa fungert som eit politisk kontaktutvalet for arbeid med ny belønningssøknad 2015-2018. Denne søknaden er no handsama både i fylkestinget og bystyret i Bergen, og oversendt Samferdselsdepartementet.

Det vidare arbeidet med å få på plass eit forpliktande samarbeid om bytransportpolitikken i Bergen vil føregå i samband med forhandlingane om ein framtidig bymiljøavtale. Med dette vert det tilrådd å avvikle den politiske styringsgruppa for Regionpakke Bergen, og at behovet for informasjon og koordinering med omlandskommunane i arbeidet med bymiljøavtalen vert ivareteke i allereie etablerte utval for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

6.0 Fylkesrådmannen si tilråding

Fylkesrådmannen sine tilrådingar i det vidare arbeidet med ein bymiljøavtale er omtalt tidlegare i saksframlegget. Fylkesrådmannen vil spesielt peike på behovet for framdrift i arbeid med ein bymiljøavtale for å få på plass ei finansieringsløysing for bybanen byggetrinn 4. Byggetrinn 3 til Flesland vil vere klar for testing og prøvedrift våren 2016, med ordinær drift hausten 2016. Det er sett i gang planbeid for byggetrinn 4 med siktemål om planvedtak våren 2017. Med prosjektering og grunnerverv på deler av traseen parallelt med planarbeidet, vil oppstart utbygging vere mulig i 2018. For å få dette til må eit vedtak i Stortinget om finansieringsopplegget i bymiljøavtalen vere på plass innan 2017.

Fylkesrådmannen viser og til forhandlingar om bymiljøavtalar i andre større byområder, og vil understreke betydninga av å avklare og synleggjere finansieringsbehovet for den samla bytransportpolitikken i Bergensområdet inn mot den statlege finansieringsramma til bymiljøavtalar.

Fylkesrådmannen vil derfor understreke behovet for effektiv framdrift i forhandlingsfasen i arbeidet med bymiljøavtalen, med eit breitt samansett forhandlingsutval på høgt nivå. I tillegg vil fylkesrådmannen og i samarbeid med Bergen kommune sette av nødvendige administrative ressursar til å utvikle eit transportfagleg og finansielt grunnlag for forhandlingane.