



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statssekretæren

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

15/325-

11.10.2016

Videre prosess for bymiljøavtale for Bergen

Jeg viser til møte 07.10.16 med representanter fra politisk ledelse og administrasjonen i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune der videre prosess for bymiljøavtalen ble drøftet. Jeg oppfattet møtet som nyttig og konstruktivt, og inntrykket mitt er at alle partene er villige til å gjøre sitt for å legge til rette for en smidig prosess fram mot en kommende bymiljøavtale.

Jeg har forståelse for lokale myndigheters utålmodighet etter å komme i gang med forhandlingene. Samferdselsdepartementet har en ambisjon om å inngå en bymiljøavtale for Bergen så raskt som mulig. Prosessen fram mot en avtale må ta utgangspunkt både i gjeldende rammeverk og i lokale forhold.

Vi vil vurdere om det bør åpnes for å starte forhandlinger med Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i løpet av kort tid hvis det viser seg å være hensiktsmessig at det skjer parallelt med revideringen av Bergensprogrammet. Som grunnlag for vurdering har vi behov for mer informasjon fra kommunen og fylkeskommunen om pågående prosesser.

Bymiljøavtalene ble første gang presentert i Meld. St. (26 2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Et endelig rammeverk ble fastsatt i brev av 02.06.14 til Vegdirektoratet, og gir føringer for forhandlinger og inngåelse av bymiljøavtaler. Retningslinjer for statlig delfinansiering av viktige kollektivprosjekt framgår av brev av 04.07.14 til Vegdirektoratet. Disse rammene og retningslinjene gjelder for alle byområder hvor det skal inngås bymiljøavtale.

Før forhandlingene om en bymiljøavtale formelt kan starte opp vil Samferdselsdepartementet fastsette et mandat som Statens vegvesen skal legge til grunn i arbeidet som statens representant. Så langt har det etter Samferdselsdepartementets vurdering ikke foreligget et

tilstrekkelig grunnlag for å utforme utkast til mandat. Kommunens og fylkeskommunens vedtak om at neste etappe av bybanen skal bygges mot Fyllingsdalen var en viktig og nødvendig avklaring, men det er fortsatt usikkerhet knyttet til den lokale finansieringen av tiltak og prosjekter i den kommende bymiljøavtalen. Videre vil arealforpliktelser som bygger opp under nullvekstmålet for personbiltrafikk, bli et viktig tema i forhandlingene. Den nye regionale areal- og transportplanen vil være et viktig grunnlag, men prosessen fram mot endelig vedtak ser nå ut til å trekke ut i tid.

Statlig delfinansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen vil bli ett av hovedtemaene i forhandlingene om en bymiljøavtale for Bergen. Det framgår av rammeverket for bymiljøavtalene at partenes bidrag til finansiering av prosjekter og tiltak i bymiljøavtalen skal være konkretisert og vedtatt før det inngås en bymiljøavtale. Det gjelder også bompengefinansiering.

Av retningslinjene for statlig delfinansiering av kollektivprosjekter framgår det at den statlige andelen skal være 50 pst. av prosjektkostnadene, og tilskuddet skal avgrenses til tiltak som er nødvendige for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud. Bidraget skal ikke gå til fordyrende løsninger. Det endelige statlige bidraget vil bli fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 for prosjektet.

Statens forpliktelse om å bidra til å finansiere Bybanen til Fyllingsdalen vil være et vesentlig bidrag for å styrke kollektivtilbudet i Bergen. En statlig andel på 50 pst. av prosjektkostnadene vil ligge som et premiss i forhandlingene om en bymiljøavtale, og en større statlig andel vil ikke bli tatt opp til vurdering. Staten vil heller ikke forskuttere fylkeskommunale midler til prosjektet.

Før Samferdselsdepartementet kan fastsette et mandat bør det derfor foreligge en prinsipiell tilslutning fra lokale myndigheter om at det i forhandlingene skal legges til grunn 50 pst. statlig finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen. Videre må lokale myndigheter legge fram en skisse for et helhetlig finansieringsopplegg av bymiljøavtalen, som også ivaretar den lokale finansieringen av Bybanen mot Fyllingsdalen. Vi ber i den forbindelse om at lokale myndigheter prioriterer arbeidet med å få fram nye kostnadsanslag for bybaneutbyggingen.

Bergensprogrammet vil bli innlemmet i den kommende bymiljøavtalen. En revidering av bompengeprogget er en forutsetning for å få på plass en robust finansieringsplan for bymiljøavtalen, og en framdriftsplan for denne prosessen må legges fram. Hvis revideringen skal skje parallelt med forhandlingene om en bymiljøavtale, må forhandlingspartene redegjøre for hvordan prosessene kan samordnes og følges tett opp. Jeg understreker at nødvendige kommunale og fylkeskommunale vedtak for finansieringsløsningen må være på plass før bymiljøavtalen signeres.

Ett av hovedformålene med bymiljøavtalene er å styrke samordningen mellom areal- og transportplanleggingen i byområdene. Vi forventer at regionale areal- og transportplaner bygger opp under nullvekstmålet for personbiltrafikk, og det må legges til rette for en

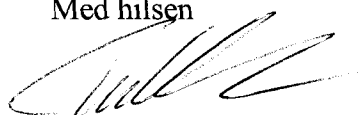
konsentrert arealbruk som styrker knutepunktene og bidrar til at flere reiser kollektivt, sykler og går. Det forventes videre at dette følges opp i den lokale arealplanleggingen.

I rammeverket for bymiljøavtalene er det krav om at regional plan skal være vedtatt eller vedtatt utarbeidet/revidert i tråd med målene i bymiljøavtalen. Det er senere besluttet at arealforpliktelsene i bymiljøavtalene skal følges opp gjennom byutviklingsavtaler, der handlingsprogrammet for regional plan vil være et viktig grunnlag. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har startet dialogen om byutviklingsavtaler med de aktuelle byområdene, deriblant Bergen.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Hordaland fylkeskommune har hatt areal- og transportplan for Bergensområdet på høring, men at endelig vedtak er forsinket. Vi ber om at fylkeskommunen redegjør for videre framdrift og i korte trekk beskriver hvordan arealpolitikken skal bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Vi ber også om en redegjørelse for hvordan denne prosessen samkjøres med revideringen av Bergensprogrammet og arbeidet med å sette sammen en tiltakspakke som skal bidra til å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. Hvis regional plan ikke er vedtatt før forhandlingene starter opp, bør det som et minimum foreligge prinsippvedtak om at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i byområdet.

Jeg ser fram til en god dialog med kommunen og fylkeskommunen i det videre arbeidet.

Med hilsen



Tom-Charister Nilsen

Kopi til:
Vegdirektoratet

Adressliste

Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN