



Samferdselsdepartementet ved
samferdselsminister Ketil Solvik Olsen
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Dato: 25.11.2016
Vår ref.: 2014/54-32
Saksbehandlar: marerik
Dykkar ref.:

Videre framdrift for bymiljøavtalen i Bergen

Vi viser til møte i Bergen 07.10.16 med samferdselsdepartementet (SD) der videre prosess for bymiljøavtalen ble drøftet, samt brev av 11.10.16 der SD ber om noen avklaringer og mer informasjon knyttet til videre prosess for bymiljøavtalen for Bergen. Bergen kommune (BK) og Hordaland fylkeskommune (HFK) deler SDs ønske om å legge til rette for en smidig prosess fram mot en kommende bymiljøavtale. BK og HFK foreslår derfor at prosessen med revidering av Bergensprogrammet kjøres parallelt med forhandlingene om en bymiljøavtale, og registrerer at departementet åpner for en slik løsning.

For å kunne starte forhandlingene har SD behov for mer informasjon om pågående prosesser. BK og HFK svarer med dette ut SDs informasjonsbehov, slik det framkommer i brev av 11.10.16. Politiske vedtak i bystyret av 16. november og fylkesutvalget 17. november ligger til grunn for denne tilbakemeldingen til departementet. Saksfremlegg med vedtak er vedlagt.

Prinsipiell tilslutning til 50 % statlig finansiering

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune gir sin prinsipielle tilslutning til 50 % statlig finansiering av 1. generasjons bymiljøavtale, jf. vedtak i bystyret og fylkesutvalget 16. og 17. november. Tilslutningen gjelder de kommende forhandlinger om en 1. generasjons avtale, med reforhandlingsklausul dersom NTP-vedtaket i juni gir økt statlig andel.

Skisse til helhetlig finansieringsopplegg for bymiljøpakken i Bergen

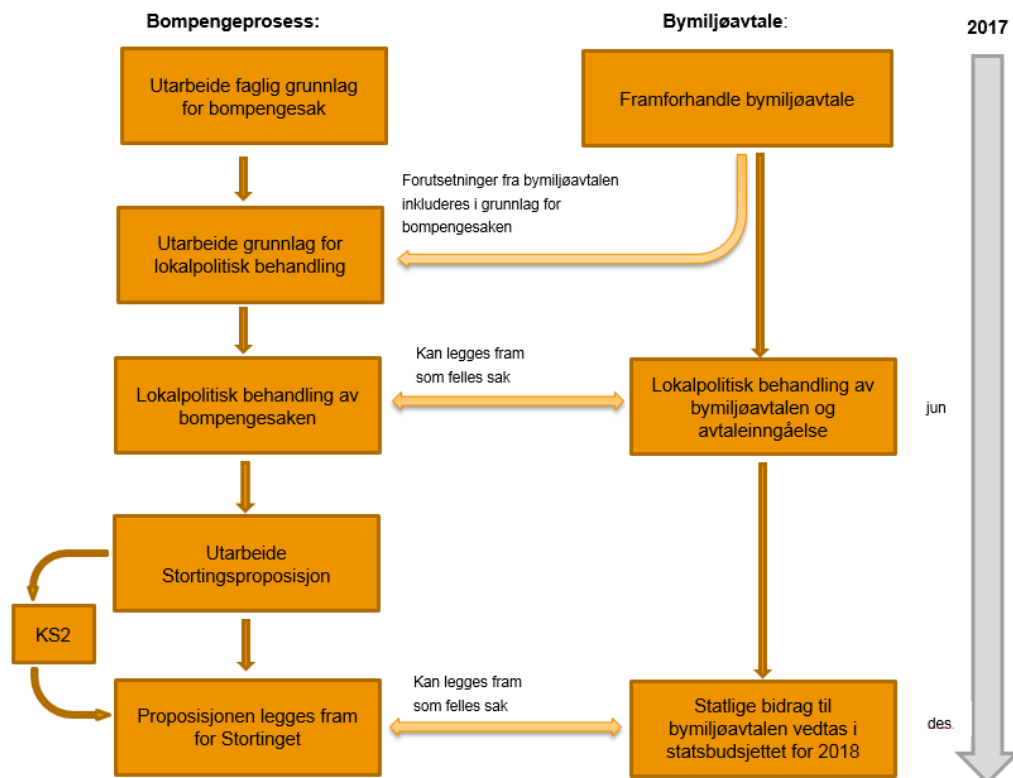
I regi av sekretariatet for bymiljøavtalen pågår det utredningsarbeid om et finansieringsopplegg for den kommende bymiljøpakken. Finansieringsopplegget skal også ligge til grunn for bymiljøavtalen som skal inngås mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten. Dette er gjort rede for i de politiske sakene for bystyret og fylkesutvalget av 16. og 17. november 2016.

Foreløpige beregninger viser at det er fullt mulig å endre bompengelopplegget, i tilstrekkelig grad, til at neste byggetrinn av Bybanen til Fyllingsdalen kan finansieres. Utforming av endelig finansieringsopplegg avhenger selvsagt av en rekke faktorer, herunder hvilke investeringsprosjekter som skal prioriteres, statlige og fylkeskommunale finansieringsbidrag, valg og utforming av modell for bompengerekrav, etc. Dette er forhold som vil bli nærmere utredet gjennom en ordinær prosess for revidering av bompengelopplegget, jf. omtale under.

Prosess for revidering av bompengelopplegget og forhandlinger om en bymiljøavtale

Revideringen av bompengelopplegget vil følge prinsippene for en ordinær bompengeprosess etter *Håndbok V718 Bompengeprosjekter*. Vi foreslår å kjøre denne prosessen parallelt med at det framforhandles en bymiljøavtale. Dette mener vi vil gi en rask og smidig prosess, samtidig som vi legger til rette for videre

framdrift, med mål om å ikke få opphold i utbyggingen av Bybanen. Videre vil en slik prosess bidra til å sikre konsistens mellom bompengepakken og bymiljøavtalen. Prosessen vi ser for oss er skissert under.



Figur 1: Bompenge- og bymiljøavtaleprosess for Bergen vist skjematisk

Det er etablert en arbeidsgruppe bestående av representanter fra alle fire avtaleparter; Bergen kommune (BK), Hordaland fylkeskommune (HFK), Statens vegvesen og Jernbaneverket. Arbeidsgruppen, sammen med sekretariatsleder, står for arbeidet med å utarbeide det faglige underlaget for et revidert bompengeprogger for bymiljøpakken for Bergen. Det faglige underlaget for bompengeproggeret blir stilt til rådighet for det lokale politiske forhandlingsutvalget for forhandlingene om bymiljøavtalen. I forhandlingsutvalget er både politisk ledelse og politisk opposisjon i BK og HFK representert. Dette for å sikre et bredest mulig politisk grunnlag for avtalen.

I den skisserte prosessen er det tatt høyde for at den fremforhandlede bymiljøavtalen vil gi noen premisser for den videre saksgangen til bompengesaken. Det kan være hensiktsmessig å behandle bompengesaken og bymiljøavtalen i en felles politisk sak i BK og HFK. For å ha tid til sentral behandling av bompengesøknaden, og mulighet for å innarbeide statlige bidrag i bymiljøavtalen fra statsbudsjettet for 2018, bør en slik felles politisk sak legges fram før sommeren 2017. Dette gir en stram, men gjennomførbar fremdriftsplan, som bidrar til målet om ikke å få opphold i bybaneutbyggingen. For å lykkes med denne fremdriftsplanen er det nødvendig å komme i gang med forhandlingene senest i januar 2017, som skissert i figur 1.

Kostnadsanslag for Bybanen, byggetrinn 4 til Fyllingsdalen

Bergen Kommune har som målsetting å legge forslag til reguleringsplan for Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen ut på høring i januar 2017. Som en del av planarbeidet er det gjennomført en anslagsprosess på forventede kostnader. Anslagsrapporten er p.t. ikke ferdigstilt, men vil inngå som del av grunnlaget når

reguleringsplan og konsekvensutredning sendes på høring. BK vil orientere SD om resultatet av anslagsprosessen når endelig rapport foreligger og planforslaget er ferdigstilt. Dette vil skje i nær fremtid.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Den kommende bymiljøavtalen skal inngås med Bergen kommune som geografisk avtaleområde, mens ambisjonene fra staten på sikt er å innlemme et større byområde. Vi legger til grunn at Bergen kommunes arealplan vil bli sentral i oppfølgingen av arealdimensjonen i 1. generasjons bymiljøavtale for Bergen.

Lokalpolitiske vedtak

Bystyret i Bergen har høyere ambisjoner enn det som fremgår av det statlige nullvekstmålet, jf. vedtak fra desember 2014 (sak 297/14) med målsetting om 10 % reduksjon i personbiltrafikken innen 2020 og 20% reduksjon innen 2030. Nullvekst i personbiltrafikken ligger til grunn for flere politisk vedtatte planer/strategier i HFK, herunder Regional transportplan Hordaland (RTP) 2013-2024 (vedtatt i fylkestinget 12.12. 2012) og planprogrammet for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (vedtatt i fylkesutvalget 29.08. 2013).

Fylkesutvalget har bekreftet sin tilslutning til nullvekstmålet i den regionale areal- og transportpolitikken gjennom vedtak av 17. november 2016.

Regional areal- og transportplan – omtale og framdrift

Arealbruk og utbyggingsmønster har stor betydning på transportomfanget fordi det har stor påvirkning på folks reiseadferd og valg av reisemåte. Store avstander mellom målpunkt vil gi store transportbehov, og kombinasjonen spredt utbygging og lav befolkningstetthet gir svakt grunnlag for kollektivtransport. Tett utbygging, i en flerkjernet senterstruktur, fører til at avstanden mellom målpunktene blir kortere og legger til rette for at flere kan gå og sykle til sine daglige gjøremål, og områdene kan betjenes bedre med kollektivtransport.

Konsentrert byutvikling omkring kollektivknutepunkt er vesentlig for å utvikle et attraktivt og velfungerende kollektivsystem. På den andre siden er et godt kollektivtilbud en nøkkel for en attraktiv byutvikling. Byutvikling og kollektivsystemet må gjensidig bygge opp om hverandre. Disse prinsippene er lagt til grunn for utbyggingsmønsteret i forslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, og i Bergen kommunes arealplan. I forslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er det pekt ut noen regionale vekstsoner knyttet til hovedstrukturen for kollektivtransporten. Målsettingen er at hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor disse vekstsonene. Dette vil være et vesentlig bidrag til å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Det pågående planarbeidet har tatt noe mer tid enn forutsatt. Dette henger blant annet sammen med at høring av planforslaget foregikk tilnærmet parallelt med siste kommune- og fylkestingsvalg. Dette har gitt et behov for ytterligere forankring av planarbeidet i etterkant av valget. Tilfredsstillende regional- og lokalpolitisk forankring anses som en kritisk suksessfaktor for arbeidet. Dette vil også forenkle arbeidet med oppfølging av planen etter at den er vedtatt. Gjeldende fremdriftsplan legger opp til vedtak i fylkestinget i juni 2017.

Kommuneplanens arealdel

Gjeldende KPA (kommuneplanens arealdel) for Bergen har en tydelig fortettingsprofil, hvor det meste av utbyggingen skal skje innenfor definerte senterområder. Disse områdene er i stor grad sammenfallende med kollektivknutepunkt, med Bybanen som hovednerven i kollektivstrukturen.

I juni 2015 vedtok Bergen kommune «Bergen 2030» - ny samfunnsdel av kommuneplanen (KPS). Gjennom de overordnede prioriteringene i KPS forplikter Bergen kommune seg til å bygge en kompakt by som bidrar til reduksjon i transportbehov. Den kompakte byen skal bygges ved hjelp av en forsterket fortettingsstrategi. Bergen 2030 setter ambisiøse og konkrete tall på målsettingene på dette området:

«I dag har vi mål om at 80 % av ny boligbygging i kommunen skal skje innenfor byggesonen. Denne andelen skal vurderes økt, og en vesentlig del skal styres til senterområdene. Nye bygg for arbeidsplassintensive virksomheter skal også legges i senterområdene.»

«Bergen 2030» forplikter seg også konkret til nullvekstmålet; «*Transportsystemene og arealdisponeringen skal utvikles med sikte på nullvekst i personbiltrafikken.*».

Bergen kommune arbeider nå med rullering av KPA, og som ledd i dette arbeidet vedtok Bergen bystyre i september 2016 en prinsippsak om strategisk temakart. Denne saken, som gir føringer for det videre KPA-arbeidet, forsterker kompaktbysatsingen ytterligere. Fremtidig byvekst skal fra nå av skje innenfor syv soner i form av boliger, kontorarbeidsplasser og privat og offentlig service. Det skal etableres høyverdige kollektivtraseer gjennom og mellom disse områdene og til nabokommunene.

Arbeidet med å rullere kommuneplanens arealdel pågår for fullt, og det tas sikte på vedtak av ny KPA i løpet av 2017.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune håper at informasjonen i dette brevet, med vedlegg, svarer til departementets forventninger. Vi forventer samtidig at det ikke blir stilt ytterligere krav som ikke tidligere er kjent gjennom rammeverket. Vi har ved flere anledninger uttrykt stor utålmodighet og forventer nå at Samferdselsdepartementet tar initiativ til oppstart av forhandlinger om en bymiljøavtale for Bergen så raskt som mulig. Vi ber om en invitasjon til et oppfølgingsmøte med samferdselsministeren så snart som mulig.

Med vennlig hilsen



Anne Gine Hestetun

Harald Schjelderup

Byrådsleder

Fylkesordfører

Kopi til:

Statens Vegvesen Region Vest
Statsministerens kontor

Vedlegg

- 1 Fylkesutvalget - saksframlegg og vedtak,
17.11.2016
- 2 Bystyret i Bergen - saksframlegg og vedtak,
16.11.2016