

## Saksprotokoll i fylkesutvalet - 17.11.2016

**Terje Søviknes (Frp)** sette fram slikt forslag:

«(a) Nytt punkt til erstatning for pkt. 3 og 4 i fylkesrådmannens innstilling;

Fylkesutvalet ber om at det vert fremja felles sak til politisk handsaming i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune som skisserer korleis 50% lokal finansiering av Bybanen skal finansierast i fase 1 mot Fyllingsdalen og evt. i fase 2 mot Åsane.

Saka må skissera ulike modellar for bompengeneinnkreving og takstnivå, samt analysa konsekvensane av den samla bompengebelastinga i heile Bergensregionen knytt til E39 Os-Bergen, Sotrasambandet, Askøypakken, Norhordlandspakken, framtidig ringvei Øst i Bergen og ny bymiljøavtale for Bergen. I tillegg må saka gje estimat for driftskostnadane med planlagt utbygging av Bybanen.

Krav og forventningar til oppstart av forhandlingar om bymiljøavtale for Bergen vert ikkje besvart før ny sak i tråd med dette punktet er politisk handsama i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune.

(b) Nytt tilleggspunkt;

I det vidare arbeidet med Bymiljøavtale for Bergen skal pendlarkommunane rundt Bergen involverast i prosessen.»

**Aud Karin Oen (SV)** sette fram slikt forslag:

1. «Klimaufordringane er akutte. Noreg må kutte 10 gongar meir enn andre europeiske land. Hordaland har lenge vore det fylke med dei største utsleppa. Bergen har også store utfordringar knytt til framkome og lokal luftforureining. Hordaland er og det fylket i landet som i størst grad har valt å satse på å utvikle grøn teknologi innan ferje og persontransport. Bybanen i Bergen var Skandinavias første Light Rail. Trollebussen som no skal utvidast er den einaste i landet.

Fylkesutvalet ber derfor om at Samferdselsdepartementet gjev Bymiljøavtalen for Bergen status som pilotprosjekt, med særleg høg statleg del for den viktige vidareføringa av Bybana. Fylkestinget ber om at departementet aksepterer ein reforhandlingsklausul som skal verte vurdert i 2018 når kostnadsoverslaga for både Fyllingsdalsbana og bana til Åsane er kvalitetssikra.

Fylkesutvalet meiner at ein ny bymiljøavtale for Bergen også må inkludera ein ny bompengemodell inkludert rushtid, som gir auka finansiering til drift av kollektivtransport og som omfattar fordelar for nullutsleppsbilar. Bompengetakstane skal prisjusterast kvart år.

2. Fylkesutvalet godkjenner krav om at 70 % statleg finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingane om 1. generasjons bymiljøavtale for Bergen. Fylkesutvalet vil peike på at den statlege finansieringa må vere eit sentralt tema ved reforhandling av avtalen basert på ny Nasjonal transportplan 2018-2029, når den er vedtatt i Stortinget.
3. Fylkesutvalet stadfester at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i Bergensområdet og at det vert lagt opp til å gjere vedtak om Regional areal- og transportplan for Bergensområdet på fylkestinget i juni 2017.
4. Med grunnlag i dette vedtaket får fylkesordføraren mandat til å svare ut krav og forventningar

til oppstart av forhandlingar om bymiljøavtale for Bergen.

5. Fylkesutvalet legg til grunn at svarbrevet frå Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune gjev Samferdselsdepartementet nødvendig grunnlag for å utforme forhandlingsmandat for bymiljøavtale for Bergen, og at alle partar gjer sitt til at ein 1. generasjonsavtale kan kome på plass raskast mogleg.
6. Fylkesutvalet føreset at bompengeselskapet si gjeld på 5 mrd vert ein del av forhandlingane.»

### Røysting

Oen sitt forslag fekk 1 røyst (SV) og fall.

Fylkesrådmannen sitt forslag punkt 1 og 2 vart samrøystes vedteke.

Søviknes til forslag (a) fekk 2 røyster (Frp) og fall.

Innstillinga punkt 3 og 4 fekk 13 røyster (A, Sp, KrF, SV, MDG, V, H) og vart vedteke.

Søviknes sitt forslag (b) fekk 8 røyster (Frp, H, V, MDG, SV) og vart vedteke.

### Vedtak

1. Fylkesutvalet godkjenner krav om at 50 % statleg finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingane om 1. generasjons bymiljøavtale for Bergen. Fylkesutvalet vil peike på at den statlege finansieringa må vere eit sentralt tema ved reforhandling av avtalen basert på ny Nasjonal transportplan 2018-2029, når den er vedtatt i Stortinget.
2. Fylkesutvalet stadfester at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i Bergensområdet og at det vert lagt opp til å gjere vedtak om Regional areal- og transportplan for Bergensområdet på fylkestinget i juni 2017.
3. Med grunnlag i dette vedtaket får fylkesordføraren mandat til å svare ut krav og forventningar til oppstart av forhandlingar om bymiljøavtale for Bergen.
4. Fylkesutvalet legg til grunn at svarbrevet frå Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune gjev Samferdselsdepartementet nødvendig grunnlag for å utforme forhandlingsmandat for bymiljøavtale for Bergen, og at alle partar gjer sitt til at ein 1. generasjonsavtale kan kome på plass raskast mogleg.
5. I det vidare arbeidet med Bymiljøavtale for Bergen skal pendlarkommunane rundt Bergen involverast i prosessen.



Arkivnr: 2014/54-31

Saksbehandlar: Marte Hagen Eriksrud og Hans-Christian Engum

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkesutvalet		16.11.2016

## Bymiljøavtale for Bergen - statlege krav for å starte forhandlingar

### Samandrag

Forhandlingane om ein bymiljøavtale for Bergen kan ikkje formelt starte opp før Samferdselsdepartementet har utarbeida eit forhandlingsmandat. I møte mellom departementet og politisk leiing i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune, den 7. oktober, kom det fram at departementet er av den meining at det ikkje ligg føre eit tilstrekkeleg grunnlag for å utforme forhandlingsmandatet for bymiljøavtale for Bergen. Krav som må på plass før eit mandat kan utarbeidast er summert opp i eit brev til Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune, datert 11. oktober 2016.

Fylkesrådmannen legg med dette fram ei sak som sumerar opp samferdselsdepartementet sine krav og forslag til korleis det enkelte krav kan svarast ut i eit tilsvar til departementet.

### Forslag til vedtak

1. Fylkesutvalet godkjenner krav om at 50 % statleg finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingane om 1. generasjons bymiljøavtale for Bergen. Fylkesutvalet vil peike på at den statlege finansieringa må vere eit sentralt tema ved reforhandling av avtalen basert på ny Nasjonal transportplan 2018-2029, når den er vedtatt i Stortinget.
2. Fylkesutvalet stadfester at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i Bergensområdet og at det vert lagt opp til å gjere vedtak om Regional areal- og transportplan for Bergensområdet på fylkestinget i juni 2017.
3. Med grunnlag i dette vedtaket får fylkesordføraren mandat til å svare ut krav og forventningar til oppstart av forhandlingar om bymiljøavtale for Bergen.
4. Fylkesutvalet legg til grunn at svarbrevet frå Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune gjev Samferdselsdepartementet nødvendig grunnlag for å utforme forhandlingsmandatet for bymiljøavtale for Bergen, og at alle partar gjer sitt til at ein 1. generasjonsavtale kan kome på plass raskast mogleg.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

Vedlegg

1 Videre prosess mot forhandlinger om bymiljøavtale for Bergen

## Fylkesrådmannen, 28.10.2016

### Bakgrunn

Orientering om status for arbeidet med bymiljøavtale for Bergen var lagt fram som referatsak i møte i utval for miljø og samferdsel 6. oktober og fylkesutvalet 20. oktober 2016 (RS 149/2016). Kort tid etter at fylkesrådmannen hadde sendt frå seg saken, tok Samferdselsdepartementet, v/statssekretær Tom-Christer Nilsen, initiativ til eit møte med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune for å diskutere framdrift for arbeidet med bymiljøavtale i Bergen. Møte vart gjennomført 7. oktober 2016.

Forhandlingane om ein bymiljøavtale for Bergen kan ikkje formelt starte opp før Samferdselsdepartementet har utarbeida eit forhandlingsmandat. I vedlagte brev, datert 11. oktober 2016, har departementet summert opp krav som må vere på plass før eit slikt mandat kan utarbeidast. Fylkesrådmannen legg med dette fram sak som summerer opp departementet sine krav og set fram forslag til korleis det enkelte krav kan svarast ut.

I følgje delegasjonsreglementet til HFK er dette ei sak for fylkestinget. Fylkesutvalet har mynde til å ta avgjerd i hastesaker som skulle ha vore avgjort av fylkestinget. For å sikre nødvendig framdrift i forhandlingar om ein bymiljøavtale for Bergen, mellom anna for å sikre finansiering av vidare utbygging av Bybanen, vert denne saka difor lagt fram til vedtak i fylkesutvalet.

Vidare skulle saka normalt sett vore lagt fram for utval for miljø og samferdsel og utval for kultur, idrett og regional utvikling før handsaming i fylkesutvalet. På grunn av behov for intern saksførebuing, inkludert samarbeid med Bergen kommune, vart det dessverre ikkje mogleg å legge fram saka i desse to utvala for kunne nå handsaming i fylkesutvalet 16. november 2016.

### Krav i brev frå samferdselsdepartementet

Forhandlingane om ein bymiljøavtale for Bergen kan ikkje formelt starte opp før departementet har utarbeida eit forhandlingsmandat. I møte den 7. oktober kom det fram at departementet er av den meining at det ikkje ligg føre eit tilstrekkeleg grunnlag for å utforme forhandlingsmandatet for bymiljøavtale for Bergen. Departementet har konkrete krav til kva som må vere på plass før forhandlingsmandatet kan utarbeidast. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ba om at departementet summerte opp desse krava i eit brev. Brevet, datert 11. oktober 2016, er lagt ved denne saka.

Krav i brev:

1. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune må seie seg samd i at det i forhandlingane vert lagt til grunn 50 prosent statleg finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen.
2. Ein må fremja ei skisse for samla finansieringsopplegg for bymiljøavtalen som omfattar den lokale finansieringa av Bybanen mot Fyllingsdalen. I samband med dette vert det bedt om å få fram nye kostnadsoverslag for utbygging av Bybanen. Viss revidering av bompengepakken skal skje parallelt med forhandlingane om ein bymiljøavtale, må det også gjerast greie for korleis samordning av desse prosessane skal skje.
3. Orientering frå Hordaland fylkeskommune om framdrift i arbeidet med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, inkludert korleis arbeidet er tenkt samkøyrte med utforming av ny bypakke med tilhøyrande tiltaksplanar for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. Viss planen ikkje er vedtatt før forhandlingane er starta opp, ber departementet om eit prinsippvedtak om at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i byområdet.

### Forslag til svar og avklaringar

#### Tilslutnad til 50 % statleg finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen

Fylkesrådmannen meiner at 50 % statleg finansiering av vidare utbygging av bybanen er for lågt. Bergensprogrammet har i dag ei gjeld på over 5 mrd. kr. Gjelda i Bergensprogrammet må handterast i ein revidering av bompengepakken, og vil ha konsekvens for handlingsrommet for nye investeringar.

I høringsfråsegn til Nasjonal transportplan 2018-2029 (NTP) vedtok fylkestinget minimum 70 prosent statleg finansiering av vidare utbygging av Bybanen. Krav om auka statleg bidrag til vidare utbygging av bybanen var også eit hovudkrav i det felles innspelsdokumentet til NTP frå Hordaland fylkeskommune, NHO, LO, Bergen Næringsråd og Bergen kommune.

Kravet til tilslutnad til 50 % statleg finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen gjeld for 1. generasjons bymiljøavtale, og 1. generasjons bymiljøavtale vert forhandle med utgangspunkt i gjeldande NTP 2014-2023. I møte 7. oktober kom det fram at det er tilstrekkeleg at den lokale tilslutnaden til 50 % statleg finansiering er avgrensa til 1. generasjonsavtale. I avtaleteksten vil ein kunne ta inn ein klausul om reforhandling etter at ny NTP er vedtatt i Stortinget, med nye økonomiske rammer for bymiljøavtalene.

Fylkesrådmannen er opptatt av å sikre den nødvendige finansieringa av Bybanen byggetrinn IV i tide til å halde framdrift i prosjektet. Fylkesrådmannen tilrår difor fylkesutvalet å akseptere krav om at det i forhandlingane om 1. generasjons bymiljøavtale for Bergen vert lagt til grunn 50 prosent statleg finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen.

#### Skisse for eit samla finansieringsopplegg av bymiljøavtalen

Sekretariatet for bymiljøavtalen har utgreidd ulike finansieringsmodellar for den komande bymiljøpakken der følgjande overordna bompengepriinsipp er lagt til grunn:

- Finansieringsprinsippet:
  - Bompengereordninga skal bidra til eit tilstrekkeleg inntektsgrunnlag for dei investeringane som er nødvendig for å nå mål i bymiljøavtalen
- Nytteprinsippet
  - Dei som betalar bompenger skal ha nytte av tiltaka i bymiljøpakken, og dei som har nytte av tiltaka i bymiljøpakken, skal betale bompenger
- Måloppnåing
  - Innretning på bompengereordninga skal bidra til å nå fastsette mål; reduksjon i klimagassutslepp og nullvekst i personbiltransporten, samt lokale mål om reduksjon i personbiltransport

Finansieringsopplegget legg opp til at Bergensprogrammet si gjeld vert overtatt av bymiljøpakken. Tidslengda for bymiljøpakken er satt til 20 år, og det vert lagt opp til at lånet vert nedbetalt over heile den perioden. Det er i utgangspunktet ikkje lagt opp til nye låneopptak. Prinsippet om porteføljestyling vert lagt til grunn i styring av bymiljøpakken, og tilgjengelege investeringsmidlar vil vere eit styrande parameter. Ein teneleg periodisering av låneavdrag vert nytta for å oppnå ein optimal prosjektframdrift.

Eksisterande bompengereopplegg har innkrevjing i ein indre og ein ytre ring rundt Bergen sentrum, i tillegg til innkrevjing i tre bomsnitt på Ring-veg Vest. Det er gjennomført ein første-fase utgreiing av ulike forslag til eit revidert bompengereopplegg, inkludert ei utviding av talet på bomsnitt. Ei utviding av bomringen vil fange opp ein større del av trafikken i ytre bydelar. Personbiltrafikken i ytre bydelar har hatt ei auke dei siste åra, og ein ny ytre bomring vil fungere som eit restriktivt tiltak for å stoppe denne veksten. Nytteprinsippet talar også for ei utviding av bomringen. Det er også mogleg å revidere bompengerepakken på grunnlag av auka takst i eksisterande bomsnitt.

I dei utgreiingane som er gjennomført, er det også rekna på effekten av miljødifferensierte takstar der køyretøy med særleg høge utslepp frå ein ekstra avgift og nullutsleppskøyretøy vil få ein rabatt. Prinsippet om rushtidsavgift er inkludert i utgreiinga.

Utgreiingane som er gjennomført viser at det er mogleg å endre bompengereopplegget slik at den lokale finansiering av 50 prosent av neste byggetrinn av Bybanen til Fyllingsdalen er sikra. Endeleg takstnivå og utforming vil avhenge av fleire tilhøve, mellom anna det statlege bidraget gjennom bymiljøavtalen og det

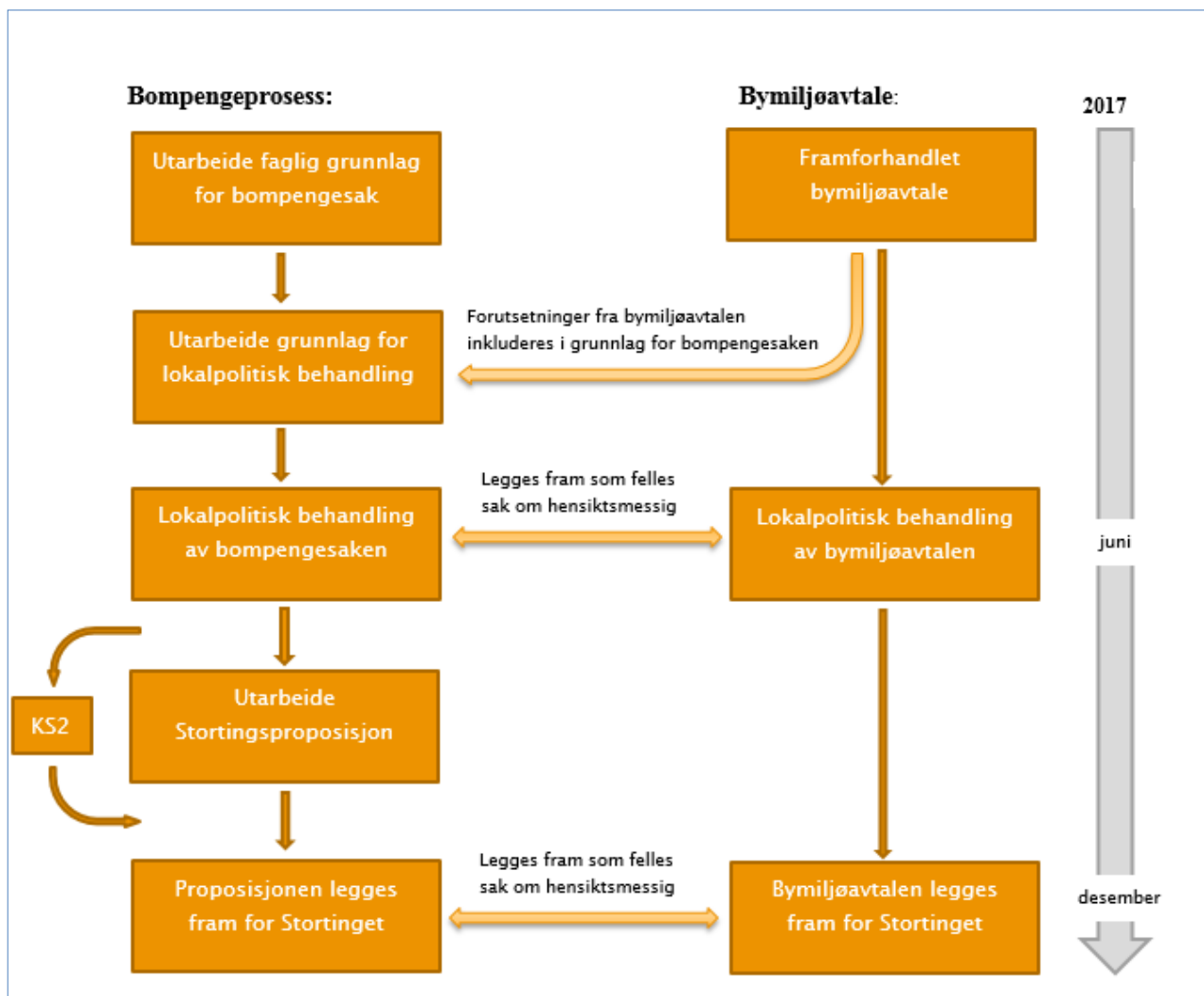
samla investeringsbehovet som følgjer av prosjektporteføljen som kjem i tillegg til vidare utbygging av Bybanen. Slike tilhøve må finne sin avklaring gjennom forhandlingane.

Til spørsmål frå departementet om nye kostnadsoverslag for Bybanen til Fyllingsdalen. Forslag til reguleringsplan skal etter planen ut på høring mot slutten av 2016. Som ein del av planarbeidet er det gjennomført ein prosess for å få opp nye kostnadsoverslag. Samferdselsdepartementet vil få oversendt nye kostnadsoverslag så fort reguleringsplanforslaget er klart og er formelt handsama av byrådet i Bergen kommune.

Prosess for revidering av bompengelopplegget og forhandling om ein bymiljøavtale

Revidering av bompengelopplegget skal følgje prinsipp for ein ordinær bompengeprosess etter Statens vegvesen sin «Håndbok V718 Bompengeprosjekter».

Revidering av bompengelopplegget og forhandling om ei bymiljøavtale for Bergen, kan skje parallelt. Det vil gje ein rask og smidig prosess, på same tid som at den stramme framdriftsplanen som er nødvendig, vert sikra. Ein slik prosess vil også bidra til å sikre konsistens mellom bompengepakka og bymiljøavtalen.



Figur 1 Bompenge- og bymiljøavtaleprosess for Bergen vist skjematisk.

I prosessen som er skissert i figur 1 vert det lagt til grunn at bymiljøavtalen vil omfatte føringar for bompengeordninga. Det kan vere teneleg å handsama desse to sakene i ein felles politisk sak. For å unngå eit opphald i utbygging av Bybanen, er det viktig å få vedtak i Stortinget, om nytt

bompengeopplegg og bymiljøavtale for Bergen, innan utgangen av 2017. For å klare det er det viktig å kome i gang med forhandlingar raskast mogleg.

#### Framdrift i arbeidet med Regional areal- og transportplan og prinsippvedtak om nullvekst i personbiltransporten

Forslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet var på høyring hausten 2015. Ei brei lokalpolitisk forankring av planen vil forenkle arbeidet med oppfølging av planen etter at den er vedtatt. Parallelt med høyring av planforslaget førte kommune- og fylkestingsvalet 2015 til endringar i politisk leiing i fylkeskommunen og i fleire kommunar. Dei involverte kommunane har bedt om at planen vert forkankra på nytt i kommunane før endeleg vedtak av planen. Styringsgruppa for planarbeidet har difor bestemt ein framdriftsplan med sikte på vedtak av planen i fylkestinget i juni 2017.

Bymiljøavtale for Bergen skal i første omgang gjelde for Bergen kommune. På grunn av denne geografiske avgrensinga vil Bergen kommune sin arealdel vere eit viktig verktøy i arbeidet. Gjeldande arealplan for Bergen kommune (KPA 2010) har ein fortettingsprofil som støtter godt opp omkring investeringane i bybanen. Gjennom vedtak av ny samfunnsdel til rullering av kommuneplanen og eit strategisk temakart har bystyret i Bergen lagt opp til høgare ambisjonar om å bygge ein kompakt by, med redusert transportbehov, gjennom ei auke i fortettingsgrad. Ein slik strategi vil etter fylkesrådmannen si vurdering ytterlegare forsterke effektane av investeringane i bybanen.

For å nå nullvekstmålet er ikkje arealbruken i Bergen kommune aleine nok. Det er også vesentleg at kommunane omkring Bergen fører ein stram og samordna fortettingspolitikk. Dette er ein sentral føring i høyringsforslaget til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Hordaland fylkeskommune har vedtak om nullvekst i personbiltransporten i Bergensområdet gjennom gjeldande Regional transportplan 2013-2024 (vedtatt i fylkestinget i desember 2012), Kollektivstrategi for Hordaland (vedtatt i fylkesutvalet i mai 2014), i søknad om belønningssmidlar for 2015-2018 (vedtatt i fylkesutvalet i november 2015 og i planprogrammet for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, vedtatt i fylkesutvalet 29. august 2013. For å unngå tvil om dette punktet vil likevel fylkesrådmannen rå til at det gjeldande fylkesutvalet stadfestar at nullvekstmålet ligg til grunn for areal- og transportpolitikken, som vist i forslag til vedtak.

#### **Fylkesrådmannen sin tilråding**

I brev frå samferdselsdepartementet, datert 11. oktober, er det presentert nye krav til dei lokale partane, fram mot oppstart av forhandlingar om ein bymiljøavtale for Bergen. For å sikre planlagt framdrift for realisering av Bybanen mot Fyllingsdalen frå 2018, er det viktig at forhandlingane om ein bymiljøavtale for Bergen kjem i gang innan kort tid. Fylkesrådmannen er opptatt av å gjere det som er nødvendig for å sikre at forhandlingane om ein bymiljøavtale for Bergen kan starte opp så raskt som mogleg. Det vert difor lagt opp til at krav og forventningar i brevet frå departementet vert svart ut gjennom eit felles svarbrev frå politisk leiing i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune, etter politiske vedtak i fylkesutvalet og bystyret i Bergen. Byrådet legg fram ein tilsvarande sak i bystyret den 16. november.

Fylkesrådmannen vil peike på at dette er nye krav og forventningar utover det som har vore drøfta på førebuande møter mellom Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune.