

## **Bymiljøavtale - statlige krav for å starte forhandlinger**

### **Bergen bystyre behandlet saken i møtet 161116 sak 310-16 og fattet følgende vedtak:**

1. Bystyret aksepterer krav fra Samferdselsdepartementet fremsatt i brev av 11. oktober 2016 om at 50% statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingene om 1. generasjons bymiljøavtale. Bystyret forutsetter en klausul som gir rett til reforhandlinger basert på ny Nasjonal transportplan 2018-2029, når denne er vedtatt i Stortinget.
2. Bystyret viser til byrådets vurderinger av øvrige forhold tatt opp i brev fra Samferdselsdepartementet av 11. oktober 2016, og ber om at byrådet hurtigst mulig kvitterer disse ut overfor departementet.
3. Bystyret legger til grunn at Samferdselsdepartementet med dette har nødvendig grunnlag for å utforme forhandlingsmandat for bymiljøavtale med Bergen, og forutsetter at alle parter gjør sitt til at 1. generasjons avtale kan inngås raskest mulig og senest våren 2017.

### **Bystyrets behandling:**

Følgende representanter tok ordet:

Geir Steinar Dahle (A), Norvald Bjarne Visnes (H), Tor A. Woldseth (FrP)  
Lillian Blom (SV), Harald Berge Breistein (KrF), Sondre L. Båtstrand (MDG)  
Torstein Dahle (R), Ove Sverre Bjørdal (Sp), Endre M. Tvinnereim (A),  
Eiler Macody Lund (FrP), og Kerim Nisancioglu (SV).

### **Forslag fremsatt i bystyret**

Tor A. Woldseth (FrP) fremsatte på vegne av FrP følgende alternative forslag til punkt 2 og 3:

«2. Bystyret ber byrådet om å legge frem en sak til departementet og til bystyret som er svar på departementets brev datert 11.10.2016. Svaret fra kommunen og fylkeskommunen bør være så grundig at det gir mulighet for en god beslutningsprosess, og der en får frem hele kostnadsbildet. Dette gjelder både investeringene og hvordan investeringskostnadene fordeles på statlig, fylkeskommunal og kommunalt nivå. Videre hvorledes disse investeringene er tenkt finansiert.

Bystyret ber videre om at det legges frem en sak på driftskostnadene og driftskonsekvensene ved gjennomføring av bybanetrase til Fyllingsdalen, og hvilke konsekvenser dette vil ha for fylkeskommunens budsjett.

«3. Bystyret har merket seg at fylkeskommunen har store økonomiske utfordringer, og vi ser stadig vekk forslag om nedleggelse av videregående skoler. Bystyret er bekymret for at dyre kollektivløsninger som bybane kan medføre dårligere skoletilbud på videregående skoler. Bystyret ber derfor om en vurdering av andre kollektivløsninger som er i samsvar med hva borgerne av Bergen kan dekke, og som er i samsvar med de oppgaver som fylkeskommunen skal utføre.»

Lillian Blom (SV) fremsatte på vegne av SV følgende alternative forslag til punkt 1:

«Klimautfordringene er akutte. Nye undersøkelser viser at Norge må kutte 10 ganger kraftigere enn andre europeiske land. Hordaland har lenge vært det fylket med størst utslipp. Hordaland er også det fylket i landet som i størst grad har valgt å satse på å utvikle grønn

teknologi innen ferge og persontransport, og Bybanen i Bergen var Skandinavias første Light Rail. Bergen har samtidig store utfordringer med fremkommelighet og lokal luftforurensning.

På denne bakgrunn ber Bystyret om at Samferdselsdepartementet gir Bymiljøavtalen for Bergen status som pilotprosjekt, med særlig høy statlig andel for den viktige videreføringen av Bybanen. Bystyret ber om at Departementet aksepterer en reforhandlingsklausul som skal bli vurdert i 2018 når kostnadsoverslagene for både Fyllingsdalsbanen og banen til Åsane er kvalitetssikret. Bystyret aksepterer dermed ikke krav fra Samferdselsdepartementet fremsatt i brev av 11. oktober 2016 om at 50 % statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingene om 1. generasjons bymiljøavtale. Bystyret viser i stedet til eget vedtak i bystyresak 151/16 om at staten skal finansiere 70 % av videre utbygging av Bybanen, og presiserer at dette er Bergen kommunes forhandlingsgrunnlag.

Bystyret mener at en ny bymiljøavtale for Bergen også må inkludere en ny bompengemodell for rushtid, som gir økt finansiering til drift av kollektivtransport og som omfatter fordeler for nullutslippsbiler.»

Torstein Dahle (R) fremsatte på vegne av R følgende alternative forslag til punkt 1 og 2:

«1. Bergen kommune vil påpeke det uheldige i at bybanens finansiering tuftes på et omfattende innslag av bompengefinansiering. Bompenger betales av biler som kjører gjennom bompengestasjonene. Det er et viktig klimapolitisk mål for Bergen kommune å redusere biltrafikken mest mulig, blant annet ved at så mye som mulig av persontransporten overføres til kollektivtransport. Det er da selvmotsigende og kontraproduktivt å basere bybanefinansieringen på inntekter som forutsetter en opprettholdt biltrafikk.

2. Det er derfor Bergen kommunes standpunkt at så omfattende og klimapolitisk viktige kollektivtransportprosjekter som bybanen i Bergen må baseres fullt ut på statlig finansiering.»

Lillian Blom (SV) fremsatte på vegne av SV følgende tilleggsforslag:

«Bystyret setter som premiss for å akseptere kravet om 50 % statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen at staten overtar gjelden til bompengeselskapet.»

#### **Votering:**

Alternativt forslag til punkt 1 i fra R, fremsatt av Torstein Dahle (R), fikk 3 stemmer (R+Sp) og var dermed falt.

Alternativt forslag til punkt 2 i fra R, fremsatt av Torstein Dahle (R), fikk 2 stemmer (R) og var dermed falt.

Alternativt forslag til punkt 1 i fra SV, fremsatt av Lillian Blom (SV), fikk 8 stemmer (SV+R+Sp) og var dermed falt.

Innstillingen punkt 1 ble vedtatt med 65 stemmer (A+H+FrP+SV+KrF+MDG+V+Sp).

Alternativt forslag til punkt 2 og 3 fra FrP, fremsatt av Tor A. Woldseth (FrP), fikk 5 stemmer (FrP) og var dermed falt.

Innstillingen punkt 2 og 3 ble vedtatt med 60 stemmer (A+H+SV+KrF+MDG+V+Sp).

Tilleggsforslag fra SV, fremsatt av Lillian Blom (SV), fikk 6 stemmer (SV+Sp) og var dermed falt.

**Komite for miljø og byutvikling behandlet saken i møtet 161116 sak 354-16 og avga følgende innstilling:**

Komiteens innstilling er likelydende med bystyrets vedtak.

**Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

1. Bystyret aksepterer krav fra Samferdselsdepartementet fremsatt i brev av 11. oktober 2016 om at 50 % statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingene om 1. generasjons bymiljøavtale. Bystyret forutsetter en klausul som gir rett til reforhandlinger basert på ny Nasjonal transportplan 2018-2029, når denne er vedtatt i Stortinget.
2. Bystyret slutter seg til byrådets vurderinger av øvrige forhold tatt opp i brev fra Samferdselsdepartementet av 11. oktober 2016, og ber om at byrådet hurtigst mulig kvitterer disse ut overfor departementet.
3. Bystyret legger til grunn at Samferdselsdepartementet med dette har nødvendig grunnlag for å utforme forhandlingsmandat for bymiljøavtale med Bergen, og forutsetter at alle parter gjør sitt til at 1. generasjons avtale kan inngås raskest mulig og senest våren 2017.



## **Bymiljøavtale - statlige krav for å starte forhandlinger**

OHST ESARK-83-201420609-30

---

### **Hva saken gjelder:**

Bystyret behandlet i møte 19. oktober 2016 sak om «Status for arbeidet med bymiljøavtale og etablering av forhandlingsutvalg» (sak 274/16). Tilsvarende sak ble lagt frem for fylkesutvalget i Hordaland 20. okt. (referatsak 149/2016). Kort tid etter at byrådet la frem denne saken, tok Samferdselsdepartementet v/statssekretær Tom-Christer Nilsen initiativ til et møte med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune 7. oktober 2016 for å diskutere fremdrift for arbeidet med bymiljøavtale i Bergen.

I møtet kom det frem at departementet mener at det ikke foreligger tilstrekkelig grunnlag for å utforme et utkast til forhandlingsmandat til Statens vegvesen for forhandlinger med Bergen. Dette begrunnes med usikkerhet knyttet til lokal finansiering og forsinkelser i fremdriften for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ba om å få skriftliggjort det som ble oppfattet som nye krav fra Samferdselsdepartementet, og mottok slikt brev 11. oktober 2016. I brevet konkretiseres kravene departementet mener må besvares for at det skal foreligge tilstrekkelig grunnlag for å utforme et utkast til forhandlingsmandat for bymiljøavtale i Bergen. Disse er:

1. Prinsipiell tilslutning fra lokale myndigheter om at det i forhandlingene skal legges til grunn 50 % statlig finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen.
2. Legge frem en skisse for et helhetlig finansieringsopplegg av bymiljøavtalen, som også ivaretar den lokale finansieringen av Bybanen mot Fyllingsdalen. I den forbindelse bes det om å få frem nye kostnadsanslag for bybaneutbyggingen. Hvis revidering av bompengepakken skal skje parallelt med forhandlingene om en bymiljøavtale, må forhandlingspartene redegjøre for hvordan prosessene kan samordnes og følges tett opp.
3. Redegjørelse fra Hordaland fylkeskommune om fremdrift i arbeidet med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, inkludert hvordan dette arbeidet er tenkt samkjørt med en ny bypakke med tilhørende tiltaksplaner for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. Dersom planen ikke er vedtatt før forhandlingene starter opp, ber departementet om et prinsippvedtak om at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i byområdet.

Byrådet informerte bystyret om brevet fra Samferdselsdepartementet gjennom et tilleggsnotat til bystyresak 274/16, og viste til at byrådet ville komme raskt tilbake med en vurdering av spørsmålene som er reist av departementet.

### **Byrådets vurderinger:**

Som vist til i tilleggsnotat til sak 274/16, er byrådet overrasket over at Samferdselsdepartementet på dette tidspunkt fremmer helt nye krav til de lokale parter, etter at stat, fylkeskommune og kommune har sittet sammen i forberedende møter i lang tid (18 måneder). Det er like fullt byrådets vurdering at disse kravene bør kvitteres ut så raskt som mulig, slik at departementet kan gi Statens vegvesen mandat til å starte

forhandlinger om en bymiljøavtale for Bergen. Dette arbeidet haster, først og fremst for å sikre den planlagte fremdriften for realisering av Bybanen mot Fyllingsdalen fra 2018.

Byrådet har følgende forslag til svar på departementets spørsmål/krav:

#### *Tilslutning til 50 % statlig finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen*

Byrådet er av den klare oppfatning at 50 % statlig finansiering av videre bybaneutbygging er for lavt, blant annet på grunn av mangelfull statlig finansiering av gjennomførte byggetrinn. Dette har gjort at bompengebelastningen har blitt høyere enn forutsatt, og er derfor en medvirkende årsak til at bompengeselskapet nå har en gjeld på over 5 mrd kroner. Denne gjelden må håndteres i en revidering av bompengepakken, og har naturlig nok betydning for handlingsrommet for nye investeringer.

Bystyret har vært tydelig på kravet om økt statlig finansiering av Bybanen, senest ved avgitt høringsuttalelse til transportetatens grunnlagsdokument for ny Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029, jf. bystyresak 151/16. I bystyrets vedtak heter det at staten må finansiere 70 % av videre utbygging av Bybanen. Dette er også et av hovedkravene i felles innspilldokument fra Hordaland fylkeskommune, NHO, LO, Bergen Næringsråd og Bergen kommune.

Byrådet viser samtidig til at Samferdselsdepartementets krav er avgrenset til forhandlingene om en 1. generasjons bymiljøavtale, som tar utgangspunkt i økonomiske rammer i gjeldende NTP 2014-2023. I møtet med departementet 7. oktober kom det tydelig frem at det vil være akseptabelt med en løsning der den lokale tilslutningen til 50 % statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen er avgrenset til 1. generasjons avtale. I en avtaletekst vil det kunne legges inn en konkret reforhandlingsklausul rundt dette forholdet som tas opp igjen etter at ny NTP er vedtatt i Stortinget med nye økonomiske rammer for bymiljøavtalene.

Prinsipielt ser byrådet det som underlig at de lokale partene må forplikte seg til å godta det viktigste premisset for en avtale for i det hele tatt å bli invitert til forhandlingsbordet. Så lenge 1. generasjons avtale vil ha så kort varighet, vil det viktigste likevel være å bli enige om en avtale som sikrer finansiering av Bybanen byggetrinn IV tidsnok til å holde fremdrift i prosjektet. Med et slikt utgangspunkt anbefaler byrådet at bystyret aksepterer kravet om at 50 % statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingene om 1. generasjons bymiljøavtale for Bergen, med en reforhandlingsklausul på dette punktet etter at ny NTP er vedtatt i Stortinget.

#### *Skisse for et helhetlig finansieringsopplegg av bymiljøavtalen*

I regi av sekretariatet for bymiljøavtalen er det utredet ulike finansieringsmodeller for den kommende bymiljøpakken, som også vil ligge til grunn for bymiljøavtalen som skal inngås mellom Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten. I finansieringsopplegget er følgende overordnede bompengeprinsipper lagt til grunn:

- Finansieringsprinsippet:
  - Bompengereordningen skal bidra til et tilstrekkelig inntektsgrunnlag for de investeringene som er nødvendig for å nå målene i bymiljøavtalen
- Nytteprinsippet
  - De som betaler bompenger skal ha nytte av tiltakene i bymiljøpakken, og de som har nytte av tiltakene i bymiljøpakken skal betale bompenger
- Måloppnåelse
  - Innretningen på bompengereordningen skal bidra til måloppnåelse: reduksjon i klimagassutslipp og nullvekst i personbiltransporten, samt lokale målsettinger om reduksjon i personbiltransport med 10% nedgang innen 2020 og 20% nedgang innen 2030.

I finansieringsopplegget som er utredet er det lagt opp til at låneforpliktelser opparbeidet i Bergensprogrammet vil bli overtatt av bymiljøpakken. Det er tatt utgangspunkt i at bymiljøpakkens varighet blir 20 år, og at lånet skal nedbetales jevnt over hele denne perioden. Det er i utgangspunktet ikke lagt opp til nye låneopptak. Prinsippet om porteføljestyring blir lagt til grunn i styringen av bymiljøpakken, og tilgjengelige investeringsmidler vil være en styrende parameter. En hensiktsmessig periodisering av låneavdragene benyttes for å oppnå optimal prosjektframdrift.

Eksisterende bompengelopplegg innebærer innkreving i en indre og en ytre ring rundt Bergen sentrum, i tillegg til innkreving i tre bomsnitt på Ringveg Vest. Det er gjennomført en første-fase utredning av ulike forslag til et revidert bompengelopplegg, herunder en utvidelse av antall bomsnitt. En utvidelse av bomringen vil fange opp en større andel av trafikken i ytre bydeler. Personbiltrafikken i ytre bydeler har økt de siste årene, og en ny ytre bomring vil fungere som et restriktivt tiltak for å stoppe denne veksten. Videre tilsier også nytteprinsippet en utvidelse av bomringen. Det er imidlertid også mulig å revidere bompengepakken på grunnlag av takstøkninger i eksisterende bomsnitt.

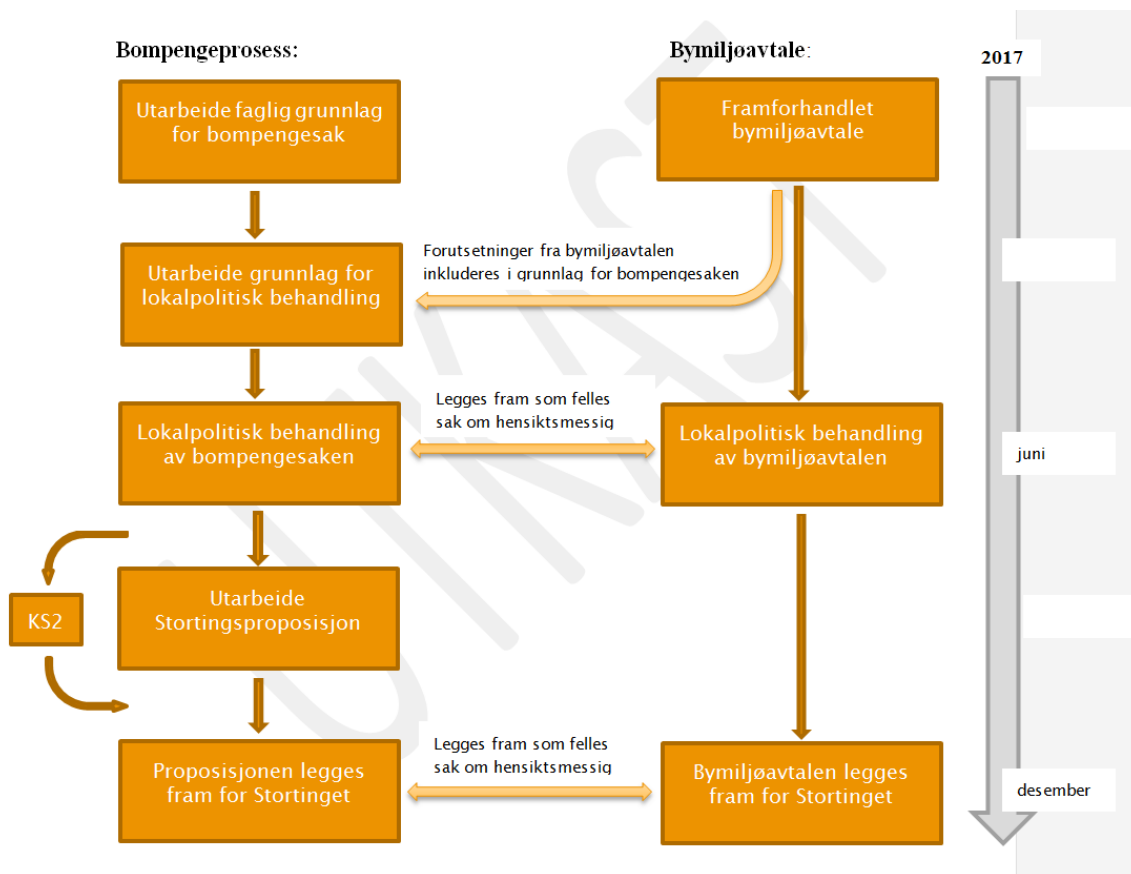
I de utredninger som er gjennomført, er det også regnet på effektene av miljødifferensierte takster. I dette opplegget vil kjøretøy med spesielt høye utslipp bli ilagt en ekstra avgift, mens nullutslippskjøretøy vil få en rabattert takst. Prinsippet om rushtidsavgift er inkludert i utredningen.

Utredningene som er gjennomført så langt viser at det er fullt mulig å endre bompengelopplegget tilstrekkelig til å sikre 50 % finansieringsandel til neste byggetrinn av Bybanen til Fyllingsdalen. Endelige takstnivåer vil avhenge av en rekke forhold, herunder det statlige bidraget gjennom bymiljøavtalen og det samlede investeringsbehovet som følger av prosjektporteføljen som kommer i tillegg til bybaneutbyggingen. Dette er forhold som må finne sin avklaring i løpet av forhandlingene.

Til departementets spørsmål om nye kostnadsanslag for Bybanen til Fyllingsdalen: Byrådet har som målsetting å legge forslag til reguleringsplan ut på høring mot slutten av 2016, i en prosess som også inkluderer orientering i Komité for byutvikling og miljø. Som en del av planarbeidet er det utført en anslagsprosess. Byrådet foreslår at kommunen orienterer Samferdselsdepartementet om resultatet av anslagsprosessen når endelig rapport foreligger og er formelt behandlet av byrådet.

#### *Prosess for revidering av bompengelopplegget og forhandlinger om en bymiljøavtale*

Revideringen av bompengelopplegget vil følge prinsippene for en ordinær bompengeprosess etter Statens vegvesens «Håndbok V718 Bompengeprosjekter». Det er byrådets vurdering, i likhet med politisk ledelse i Hordaland fylkeskommune, at denne prosessen må gjennomføres parallelt med at det fremforhandles en bymiljøavtale. Byrådet peker på at også departementet, i sitt brev av 11.10. 2016, åpner for dette. Dette vil gi en rask og smidig prosess, samtidig som en ivaretar den stramme fremdriftsplanen som er nødvendig for å unngå unødvendig opphold i utbyggingen av Bybanen. Videre vil en slik prosess bidra til å sikre konsistens mellom bompengepakken og bymiljøavtalen.



I den skisserte prosessen er det lagt til grunn at Bymiljøavtalen skal omfatte betingelser vedrørende bompengeplassering, som så vil bli fulgt opp gjennom den videre saksgang for bompengesaken. Det kan være hensiktsmessig å behandle bompengesaken og bymiljøavtalen i en felles politisk sak. Det er viktig å få vedtatt både bompengesak og bymiljøavtale i Stortinget innen utgangen av 2017 for å unngå midlertidig stans i bybaneutbyggingen. For å klare dette er det nødvendig å komme i gang med forhandlinger raskest mulig.

#### *Fremdrift i arbeidet med Regional areal- og transportplan*

Forslag til regional areal- og transportplan for Bergensområdet var på høring høsten 2015. De involverte kommunene har bedt om at det blir brukt mer tid på forankring, blant annet fordi det er flere lokalpolitikere som ikke har vært involvert i arbeidet. En bred lokalpolitisk forankring vil forenkle arbeidet med oppfølging av planen etter at den er vedtatt. Styringsgruppen for arbeidet går på denne bakgrunn inn for å arbeide for vedtak av planen i juni 2017.

Hordaland fylkeskommune viser for øvrig til at det allerede foreligger vedtak om at nullvekst for personbiltransporten skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i byområdet. Dette er forankret i gjeldende Regional transportplan 2013-2024 (vedtatt i fylkestinget i desember 2012), i gjeldende Kollektivstrategi for Hordaland (vedtatt i fylkesutvalget i mai 2014), i søknad om belønningssmidler for 2015-2018, vedtatt i fylkesutvalget i november 2015 og i planprogrammet for Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, vedtatt i fylkesutvalget 29. august 2013. Bergen kommune er kjent med at fylkesrådmannen fremmer sak til fylkespolitiske organ parallelt med byrådets sak. Fylkesrådmannen anbefaler i denne saken at fylkesutvalget bekrefter at nullvekstmålet ligger til grunn for areal- og transportpolitikken i Bergensområdet.

Ettersom Bergen kommune i første omgang utgjør bymiljøavtalens geografiske avgrensning, legger byrådet til grunn at Bergen kommunes arealplan i praksis vil være et viktig verktøy i arbeidet. Den gjeldende arealplanen (KPA 2010) har en fortetningsprofil som samsvarer med det som fremgår av høringsutkastet til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. I tillegg har bystyret i Bergen

vedtatt en ny kommuneplanens samfunnsdel og et strategisk temakart som legger opp til høyere ambisjoner om å bygge en kompakt by med redusert transportbehov gjennom økt fortetting.

Oppsummert ber byrådet om bystyrets tilslutning til å godta departementets krav om at det i forhandlingene om 1. generasjons bymiljøavtale legges til grunn 50 % statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen, under de premisser som er omtalt. Byrådet vil sammen med Hordaland fylkeskommune sende et svarbrev til Samferdselsdepartementet som kvitterer ut spørsmålene i brev av 11. oktober, med utgangspunkt i redegjørelsen i denne saken.

**Begrunnelse for fremleggelse for bystyret:**

I tilleggsnotat til bystyresak 274/16 varsler byrådet om at en vil komme tilbake til bystyret så raskt det lar seg gjøre.

**Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

1. Bystyret aksepterer krav fra Samferdselsdepartementet fremsatt i brev av 11. oktober 2016 om at 50% statlig finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen skal ligge til grunn for forhandlingene om 1. generasjons bymiljøavtale. Bystyret forutsetter en klausul som gir rett til reforhandlinger basert på ny Nasjonal transportplan 2018-2029, når denne er vedtatt i Stortinget.
2. Bystyret slutter seg til byrådets vurderinger av øvrige forhold tatt opp i brev fra Samferdselsdepartementet av 11. oktober 2016, og ber om at byrådet hurtigst mulig kvitterer disse ut overfor departementet.
3. Bystyret legger til grunn at Samferdselsdepartementet med dette har nødvendig grunnlag for å utforme forhandlingsmandat for bymiljøavtale med Bergen, og forutsetter at alle parter gjør sitt til at 1. generasjons avtale kan inngås raskest mulig og senest våren 2017.

Dato: 8. november 2016

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk.*

Harald Schjelderup  
byrådsleder

Anna Elisa Tryti  
byråd for byutvikling

Vedlegg:

Tilleggsnotat til bystyresak 274/16 Bymiljøavtale for Bergen  
Brev fra Samferdselsdepartementet av 11.10.16



### Notat

Saksnr.: 201420609-27  
Saksbehandler: OHST  
Emnekode: ESARK-83

---

Til: Bystyrets kontor

Fra: Byråd Anna Elisa Tryti

Dato: 17. oktober 2016

---

#### **TILLEGGSNOTAT til bystyresak 274/16 Bymiljøavtale for Bergen - om brev fra Samferdselsdepartementet om videre prosess**

Byrådet viser til sak 274/16, «Status for arbeid med bymiljøavtale og etablering av forhandlingsutvalg». I denne saken gir byrådet en orientering om hva som har skjedd så langt i forarbeidet til forhandlinger om en bymiljøavtale for Bergen. Videre skisseres en tentativ fremdriftsplan med siktemål om at en ny bypakke med en bymiljøavtale skal være operativ fra 2018.

Fremdriftsplanen som skisseres i saken innebærer et parallelt løp med forhandlinger om bymiljøavtale og utarbeidelse/lokal behandling av en ny bompengesøknad som en viktig del av finansieringen av den samme bymiljøavtalen.

I saken gir byrådet uttrykk for utålmodighet over at forhandlinger ikke er startet opp på grunn av manglende statlig forhandlingsmandat. Byråd for byutvikling og fylkesordfører har deltatt i seks møter i den såkalte interimstyringsgruppen for bymiljøavtalen, ledet av vegdirektøren. Ettersom det ikke har foreligget statlig forhandlingsmandat, har gruppen konsentrert seg om forberedende arbeid for å være best mulig rustet til å gjennomføre raske og effektive forhandlinger når så langt kommer. Etter sist avholdte møte i interimstyringsgruppen, var det enighet blant partene om at det ikke var mulig å gå lenger i analysene av lokalt finansieringsgrunnlag og mulig prosjektportefølje uten å starte reelle forhandlinger.

Etter initiativ fra Samferdselsdepartementet ble det fredag 7. oktober avholdt et møte mellom statssekretær Tom-Christer Nilsen, fylkesordfører og byråd for byutvikling om videre prosess for bymiljøavtalen i Bergen. Her ble det gjort kjent at Samferdselsdepartementet mener at det ikke foreligger et tilstrekkelig grunnlag for å utforme utkast til statlig mandat som Vegdirektoratet kan ta med seg inn i forhandlinger med lokale myndigheter.

I brev av 11. oktober konkretiseres hva Samferdselsdepartementet mener er nødvendig for å kunne utarbeide et mandat for forhandlingene om bymiljøavtale i Bergen. Dette kan oppsummeres i tre punkter:

1. Det må foreligge en prinsipiell tilslutning fra lokale myndigheter om at det i forhandlingene skal legges til grunn 50 % statlig finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen.

2. Lokale myndigheter må skissere et helhetlig finansieringsopplegg av bymiljøavtalen, som også ivaretar den lokale finansieringen av Bybanen mot Fyllingsdalen. Det bes i den forbindelse om at lokale myndigheter prioriterer arbeidet med å få frem nye kostnadsanslag for bybaneutbyggingen.
3. Hordaland fylkeskommune bes om å redegjøre for videre fremdrift i arbeidet med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, samt å beskrive hvordan arealpolitikken skal bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikk. Departementet 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. Dersom regional plan ikke er vedtatt før forhandlingene starter opp, peker departementet på at det som et minimum bør foreligge et prinsippvedtak om at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i byområdet.

De nye kravene fra Samferdselsdepartementet har kommet overraskende på de lokale partene i bymiljøavtalearbeidet. Dette er krav som ikke har vært fremmet av de statlige representantene i interimstyringsgruppen i løpet av de 18 månedene dette forum har vært i funksjon.

Det er like fullt byrådets tydelige anbefaling at kommunen, i tett samarbeid med Hordaland fylkeskommune, bør besvare disse spørsmålene fra Samferdselsdepartementet så raskt som mulig. For å holde fremdrift for Bybanen mot Fyllingsdalen med byggestart i 2018, er det nødvendig å oppnå enighet om avtale og finansieringsgrunnlag i løpet av første halvår 2017.

Svar på departementets spørsmål vil bli utarbeidet med det utgangspunkt at bymiljøavtalen som skal inngås i 2017 vil være en første generasjons avtale. Etter kort tid vil denne være gjenstand for reforhandling på grunnlag av ny Nasjonal transportplan som skal vedtas i Stortinget i vårsesjonen 2017. Dette innebærer at for eksempel et lokalt prinsippvedtak om 50/50-delning av kostnader til Bybanen vil være avgrenset til første generasjons avtale. Avtalen forutsettes rullert i henhold til NTP-vedtak i Stortinget.

Byrådet vil komme tilbake til bystyret med en vurdering av spørsmålene som er reist av Samferdselsdepartementet så raskt det lar seg gjøre.

Anna Elisa Tryti

Byråd for byutvikling

-sign.-