



Arkivnr: 2014/54-34  
Saksbehandlar: Marte Hagen Eriksrud

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		08.06.2017
Fylkesutvalet		13.06.2017
Fylkestinget		13.06.2017

## Forslag til 1. generasjons byvekstavtale for Bergen 2017-2023

### Samandrag

Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og staten har forhandla fram eit forslag til 1. generasjons byvekstavtale for Bergen for 2017-2023. Sak om byvekstavtale er tett kopla til sak om bompengesøkna for ny bypakke i Bergen, som skal sikre den nødvendige lokale finansieringa som er lagt til grunn i byvekstavtalen. Det er lagt opp til ein parallell politisk handsaming av desse to sakene.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om 1. generasjons byvekstavtale for Bergen, og tilrår fylkestinget å støtte avtalen slik den er utforma.

### Forslag til innstilling

1. Fylkestinget viser til framforhandla byvekstavtale 2017-2023, og godkjenner denne avtalen som grunnlag for eit forpliktande areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergen, mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og staten.
2. Fylkestinget føreset at avtalen vert revidert med grunnlag i vedtekne rammer for byveksttaler i Nasjonal transportplan 2018-2029. I ein slik revisjon må det og vurderast om avtaleområdet skal utvidast til å gjelde omlandskommunar til Bergen.

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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

### Vedlegg

1 Forslag til byvekstavtale for Bergen med alle vedlegg til avtalen, datert 110517

**Fylkesrådmannen, 18.05.2017**

## 1. Bakgrunn

Gjennom Nasjonal transportplan 2014-2023 vart det lagt opp til å etablere bymiljøavtaler mellom stat, fylkeskommunar og dei ni største byområda i Noreg. Ordninga vart presentert som ei ny tilnærming for å oppnå betre samordning av verkemidla i transportpolitikken, med føremål å styrke satsinga på transportutfordringane i byområda. Byutviklingsavtaler, som er eit initiativ frå Kommunal- og moderniseringsdepartementet, skulle sikre meir forpliktande samarbeid mellom forvaltningsnivåa om ei berekraftig arealutvikling som legg til rette for redusert transportbehov. 12. desember 2016, orienterte regjeringa, gjennom ei pressemelding, om at arbeidet med bymiljøavtaler og byutviklingsavtaler vart slått saman til byvekstavtaler.

Fylkesrådmannen legg med dette fram sak om godkjenning av framforhandla byvekstavtale for Bergen. For å sikre den lokale delfinansieringa som er lagt til grunn i avtalen, legg fylkesrådmannen i tillegg fram eiga sak om ny bompengepakke for Bergen.

### 1.1. Sentrale politiske vedtak

Fylkestinget har 10. mars 2015 handsama sak om «*Bymiljøavtale for Bergen - organisering og vidare arbeid*» og fatta følgjande vedtak:

1. *I Nasjonal transportplan 2014-2023 er bymiljøavtalar omtalt som ei ordning for vidareføring av bypakkar/bompengoordningar, som skal bidra til at veksten i persontransporten i byområda vert tatt av kollektivtransport, sykling og gange. For å sikre finansiering av bybanen byggjetrinn 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 Oslo-pakke 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, leiar av samferdselsutvalet 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 verkemiddelbruk kan inngå i forhandlingane:*
  - *Tids- og miljødifferensierte bompengesatsar og andre bilrestriktive tiltak*
  - *Bybanen byggjetrinn 4 og 5*
  - *Utbygging av overordna ringvegssystem*
  - *Framkomsttiltak for kollektivtransporten*
  - *Forsterka finansiering av kollektivtransporttilbodet*

- *Infrastruktur og haldningsarbeid for auka andel sykkel og gange*
- *Flytting av godsterminal for jernbane*
- *Mobilitetspåvirkning*
- *Finansierte overgang til låg- og nullutslipps-teknologi for kollektivtransport*

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.*

«*Bymiljøavtale for Bergen – status for arbeidet*» var referatsak i utval for miljø og samferdsel (6. oktober 2016) og fylkesutvalet (20. oktober 2016).

16. november 2016 handsama fylkesutvalet sak om «*Bymiljøavtale for Bergen - statlege krav for å starte forhandlingar*». Bakgrunnen for den politiske saka var at Samferdselsdepartementet stilte krav som dei lokale partane måtte svare på før staten utforma forhandlingsmandat. Krava frå departementet var:

- Lokale styresmakter gjev ein prinsipiell tilslutnad til at det i forhandlingane skal leggjast til grunn 50 % statleg finansiering av Bybanen mot Fyllingsdalen.
- Leggje fram ei skisse for eit heilskapleg finansieringsopplegg av bymiljøavtalen som tek i vare den lokale finansieringa av Bybanen mot Fyllingsdalen. I samband med dette ber ein om å få fram nye kostnadsoverslag for bybaneutbygginga. Dersom revidering av bompengepakken skal skje parallelt med forhandlingane om ein bymiljøavtale, må forhandlingspartane gjera greie for korleis ein kan samordna prosessane og sikra at desse vert følgt tett opp.
- Utgreiing frå Hordaland fylkeskommune om framdrift i arbeidet med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, inkludert korleis dette arbeidet er tenkt samkøyrte med ein ny bypakke med tilhøyrande tiltaksplanar for å nå nullvekstmålet i bymiljøavtalen. Dersom planen ikkje er vedtatt før forhandlingane startar opp, ber departementet om eit prinsippvedtak om at nullvekst i personbiltrafikken skal ligge til grunn for areal- og transportpolitikken i byområdet.

Fylkesutvalet fatta følgjande 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.*

## 1.2. Forhandlingsprosess vinter/vår 2017

31. januar 2017 orienterte Samferdselsdepartementet om at Vegdirektoratet hadde fått mandat til å starte forhandlinger om ei byvekstavtale for Bergen, med Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune. Første forhandlingsmøte vart gjennomført 10. februar, og det har i alt vore ni forhandlingsmøte. Det ligg no føre eit utkast til avtale som partane er samde om.

Forhandlingsutvalet, som står bak avtaleutkastet, har følgjande medlemmar:

- Terje Moe Gustavsen, vegdirektør (leiar)
- Elisabeth Enger, jernbanedirektør
- Pål Kårbø, fungerande fylkesordførar
- Mona Røsvik Strømme, gruppeleiar for Høgre i fylkestinget
- Nils T. Bjørke, leiar av Utval for miljø og samferdsel (HFK)
- Anna Elisa Tryti, byråd for byutvikling, Bergen kommune
- Geir Steinar Dale, leiar for Komité for miljø og byutvikling, Bergen kommune
- Hilde Onarheim, gruppeleiar for Høgre i bystyret
- Lars Sponheim, Fylkesmann i Hordaland (observatør)

Grunnlagsmateriale er utarbeida av eit sekretariat med medlemmar frå avtalepartane.

Jamfør vedtakspunkt fire, i fylkestinget sin sak i mars 2015, er det vedtatt å etablere ei politisk referansegruppe for arbeidet. Den 22. mars 2017 vart det arrangert eit møte i referansegruppa for å informere om status for arbeidet.

Medlemmer i referansegruppa er:

- Politisk leiing i Bergen kommune
- Gruppeleiarane i Bergen Bystyre
- Gruppeleiarane i Fylkestinget i Hordaland
- Ordførarane i Lindås, Fjell, Os og Askøy kommune

## 1.3. Tilhøve mellom byvekstavtalen og bompengesøknaden

Det er eit krav at lokal finansieringsplan er vedtatt av dei lokale partane før byvekstavtalen vert signert. Byvekstavtalen legg til grunn eit lokalt finansieringsbidrag som er større enn tilgjengelege midlar i Bergensprogrammet og gjeldande bompengeproposisjon. Per 1. januar 2017 har Bergensprogrammet eit opparbeida lån på om lag 5,3 milliardar kr og det er ikkje rom for nye større investeringsprosjekt. Lånet skal, etter gjeldande finansielle plan, vere nedbetalt innan 2025.

Partane, i samarbeid med sekretariatet for byvekstavtalen, har difor utarbeidd eit framlegg til ny bypakke for Bergen. Dei viktigaste endringane samanlikna med dagens bomring, er at det vert foreslått nye bomsnitt i bydelane, samt innføring av miljødifferensierte takstar (sjå eiga politisk sak om bompengesøknad for ny bypakke i Bergen).

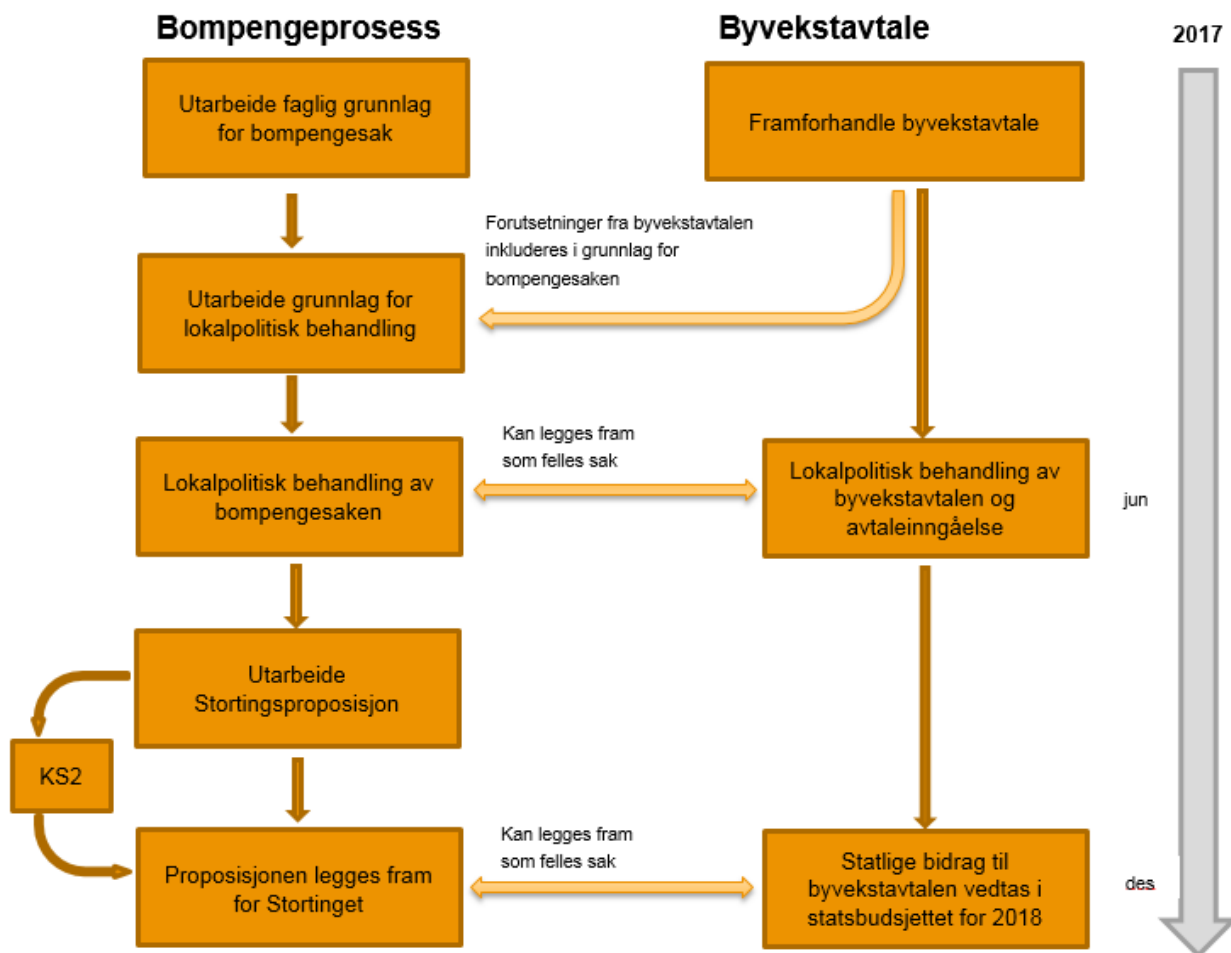
Tidsavgrensinga for byvekstavtalen (2017-2023) er knytt til utløpet av inneverande Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023. Ei viktig grunngeving for å inngå ny byvekstavtale kort tid før Stortinget vedtar ny NTP 2018-2029, er at Bergen treng finansiering i 2018 til både Bybanen til Fyllingsdalen og prosjekt innanfor programområda. Dette ville vere særskilt krevjande å få til dersom avtaleforhandlinger skulle vente til NTP 2018-2029 er vedteke i Stortinget. Ein foreslår difor at det vert inngått ein 1. generasjons avtale no, som om kort tid skal reforhandlast på grunnlag av NTP 2018-2029. Deretter vil byvekstavtalen verte reforhandla kvart fjerde år, i takt med rullering av den nasjonale transportplanen.

Framlegget til ny bypakke har 20 års varigheit og dermed eit lengre perspektiv enn framlegget til byvekstavtalen. Bypakken med det lokale finansieringsgrunnlaget, vil i utgangspunktet liggje fast i samband med dei første rulleringane av byvekstavtalen. Dette inneber at framlegg til ny bypakke omfattar framlegg til langt fleire store investeringsprosjekt enn det som ligg i byvekstavtalen. I framlegg til bypakke ligg mellom anna realisering av Bybanen sitt byggetrinn 5 til Åsane, kollektivløysing mot vest med høg kvalitet,

Bymiljøttunnel/trafikkkløysing i sentrum, samt anleggsbidrag til Ringveg Aust (parsellane Vågsbotn-Klauvaneset, Arna-Vågsbotn og Arna-Rådal). I tillegg kjem monaleg satsing på programområdetiltak (mindre tiltak innanfor kollektiv, gange og sykkel, trafikktryggleik osv.).

I rådeverket for byvekstavtalanе vert det presisert at låneopptaket til ei kvar tid skal verte halde «på et bærekraftig nivå slik at bompenger i hovudsak dekker kostnader til investeringer og andre formål i byvekstavtalen når de påløper. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompengeneinnntektene. Låneadgangen begrenses til et konkret beløp og skal forankres i Stortinget.» Såleis vil høve til nye låneopptak vera avgrensa, og investeringsnivået i pakken må dermed liggje på eit slikt nivå at dei løpende inntektene i hovudsak er nok til å finansiere investeringane.

Det vert lagt opp til ein parallell politisk handsaming av byvekstavtalen og bompengesøknaden i fylkestinget og bystyre innan sumaren 2017. For den statlege handsaminga er det Regjeringa som skal godkjenne byvekstavtalen, medan Stortinget skal godkjenne bompengesøknaden. Planlagt prosess er vist i figuren under:



*Bompenge- og byvekstavtaleprosess for Bergen vist skjematisk*

## 2. Om forslag til byvekstavtalen

Her følgjer ein presentasjon av hovudelement i avtalen. Avtalen inneheld eit hovuddokument, sjølv avtaleteksten, og 9 vedlegg. Sjå vedlegg for samlefil av avtaletekst og tilhøyrande vedlegg.

### 2.1 Avtaleområde/geografisk avgrensing

1. generasjons byvekstavtale er avgrensa til Bergen kommune. I samband med framtidig rullering av avtalen er det ei målsetting av avtaleområdet skal utvidast til fleire kommunar.

## **2.2 Mål**

Hovudmål i avtalen er nullvekst i personbiltransporten i avtaleområdet, heile Bergen kommune. Veksten i personbiltransport skal takast av kollektivtransport, sykkel og gange. Næringstrafikk og gjennomgangs- trafikk er ikkje ein del av nullvekstmålet.

## **2.3 Prosjekt og satsingsområde**

Avtalen inneheld eit stort og nytt investeringsprosjekt; Bybanen byggetrinn 4, frå Bergen sentrum til Fyllingsdalen. Prosjektet har p.t. ei kostnadsramme på 6,2 mrd. kroner, jf. gjennomført kostnadsanslag i samband med forslag til reguleringsplan. Staten skal i utgangspunktet dekke 50 % av kostnadane.

I vedlegg 6 til byvekstavtalen, «*Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bybanen til Fyllingsdalen*», er det presisert at staten ikkje utan vidare vil bidra til å dekke kostnadane med nye gang- og sykkelløysningar langs den nye bybanetraseen. Staten vil bidra til å dekke kostnadane dersom utbygging av bybanen fører til at eksisterande, eller samanhengande sykkeltilbod vert borte. Spørsmålet om staten vil bidra med tilskott til ein eventuell sykkel tunnel gjennom Løvstakken, er til eiga handsaming i Samferdselsdepartementet. Endeleg fastsetting av fordelinga av kostnader vil skje etter gjennomført KS2 (kvalitetssikring av kostnadsramme), som etter planen blir gjennomført hausten 2017.

Forslag til byvekstavtale inneheld og prosjekt på jernbane; utbygging av dobbeltspor mellom Arna og Bergen, oppgradering av terminalfunksjonane på Nygårdstangen, oppgradering av jernbanestasjonen i Bergen og mindre tiltak på Vossebanen. Jernbanetiltaka er 100 % statleg finansiert.

Forslag til avtale legg opp til ei kraftig auka satsing på programområder. Det er satt av totalt om lag 3,3 mrd. kroner til slike tiltak i avtaleperioden. Av dette er 1,5 mrd. kroner frå staten til riksvegprosjekt og i underkant av 1,8 mrd. kroner frå Hordaland fylkeskommune. Prioritering av prosjekter skal skje etter prinsipp om porteføljestyring, og det er klare forventningar om at programområdetiltak skal bidra til å nå nullvekstmålet i alle bydelar.

Avtalen legg opp til ei kraftig styrking av drift av kollektivtransporten. Partane er samde om at den langsiktige løysninga er å styrke staten sitt rammetilskot til fylkeskommunen, subsidiært å styrke belønningsordninga. I 1. generasjons avtale er det lagt opp til auka satsing på drift av kollektivtransport i hovudsak skal finansierast med belønningsmidlar. Partane er i tillegg samde om at det skal vere mogleg å bruke bompengar til drift av kollektivtrafikk, inntil det er avklart korleis meirkostnadane til drift av tiltak for å nå nullvekstmålet skal finansierast.

## **2.4 Finansiering**

Avtalen inneheld følgjande finansieringskjelder:

Tabell 1 Finansieringskjelder

Finansieringskjelde		Sum for avtaleperioden 2017-2023
Statlege midlar	Bybanen til Fyllingsdalen 50 %	p.t. 3,1 mrd. kr.
	Programområder riksveg.	1,5 mrd. kr.
	Belønningsordninga; årleg bidrag 200 mill. kr.	1,4 mrd. kr.
	Jernbanetiltak 100 % statleg finansiering.	
Fylkeskommunale midlar	Årleg bidrag 255 mill. kr.	1,8 mrd. kr.
Bompengar	Årleg inntening omlag 1 mrd. kr	7 mrd. kr *
SUM for avtaleperioden 2017-2023		13,4 mrd. kr

\* Summen vil avhenge av tidspunkt for iverksetting av nytt bompengesystem. Innkrevinga i dei nye bomsnitta vil truleg ikkje kunna starta opp før om lag eit år etter at bompengeproposisjonen er vedteke i Stortinget. Innkrevinga er føresett avslutta i 2037.»

Avtalen er basert på rammene og prioriteringane i NTP 2014-2023. Avtalen blir revidert etter at Stortinget har handsama NTP 2018-2029 og den nye bypakken for Bergen. Det er lagt opp til reforhandling av avtalen seinast våren 2018 for perioden 2018-2029. Reforhandlinga vil basere seg på økonomiske rammer og andre rammevilkår, samt prioritering av tiltak, som Stortinget vil gi gjennom handsaming av NTP 2018-2029. Byvekstavtalene skal reforhandlast kvart fjerde år, i samband med rullering av NTP.

I avtalen har fylkeskommunen forplikta seg til å vidareføre dagens nivå på fylkeskommunale løyvingar til Bergensprogrammet på 255 mill. kr årleg i 2017 kr. Samla sett for 7 år er det fylkeskommunale bidraget på 1,8 mrd. kroner. Lokal delfinansieringa, i form av fylkeskommunale bidrag og bompengeinntekter, er omtalt meir detaljert i eiga sak om ny bompengepakke for Bergen.

Midlane frå belønningsordninga skal inngå i byvekstavtalen. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har inngått ei fireårig belønningsavtale med staten for 2015-2018 og i byvekstavtalen er det lagt inn ei vidareføring av dagens nivå på 200 mill. kr i årleg tildeling. Det står vidare at; *«Partene er enige i at det er behov for å øke midlene fra belønningsordningen til Bergen, på grunn av store behov til drift av kollektivtransport. Bergen viser også til god måloppfyllelse (...). Partene er vidare enige i at denne saken skal vurderes i reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018. Ved disse forhandlingene vil muligheten for økt ramme til belønningsmidler vurderes på bakgrunn av den økonomiske rammen for belønningsmidler i NTP 2018-2029».*

### **2.5 Arealplanlegging**

Ein viktig del av byvekstavtalen er betre samordning av areal- og transportplanlegging. Partane i avtalen har forplikta seg til ein arealbruk som støttar oppunder og bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport. Hordaland fylkeskommune legg opp til å vedta Regional areal- og transportplan for Bergensområdet før sumaren 2017 og skal bidra til å sikre at den regionale planen vert lagt til grunn for kommunal planlegging. Planen skal bidra til ein meir heilskapleg og samordna arealpolitikk i Bergensområdet.

Bergen kommune har forplikta seg til å følge gjeldande kommuneplanen sin arealdel (KPA) og fortettingsstrategi, føringar i ny kommuneplanen sin samfunnsdel (KPS) og prinsippaker som er handsama av bystyret i samband med revidering av ny KPA.

### **2.6 Styringssystem**

Styringssystem etter modell frå Oslopakke 3 vert lagt til grunn, og det vert føreset at styringssystem for byvekstavtalen og bypakken er identisk.

Styringsgruppa er leia av vegdirektøren, med jernbanedirektør, fylkesordførar og byråd for byutvikling som medlem. I tillegg deltek Fylkesmannen som observatør. Styringsgruppa har ansvar for styring og koordinering, og skal gje grunnlag for saksframlegg, som partane er samde om, til relevante politiske organ om prioritering av midlar i avtalen. Arbeidet i styringsgruppa skal gje grunnlag for kommunen, fylkeskommunen, departementet og Stortinget sitt behov for styring og kontroll.

Porteføljestyling skal ligge til grunn for prioritering av prosjekt og tiltak. Porteføljestyling betyr at kvart prosjekt blir vurdert etter prosjektet sitt bidrag til å nå målet, disponible midlar, samfunnsøkonomisk lønnsemd, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.

### **2.7 Måling av resultater**

Måling av resultater og effekter av tiltak skal skje gjennom definerte indikatorar. Trafikkutvikling er den mest grunnleggjande indikatoren. Den blir målt ved hjelp av:

- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellingar frå faste trafikkregistreringspunkter i heile avtaleområdet.
- Kontinuerleg reisevaneundersøking, som mellom anna gjev informasjon om transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil, samt utvikling av reiser med kollektiv, sykkel og gange.
- Tellingar av kollektivreiser (v/Jernbanedirektoratet og Skyss), samt sykkeltrafikk.

I tillegg skal ein hente inn statistikk frå Statistisk sentralbyrå på utslepp av klimagassar (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Bergen frå køyretøy. Det er også utarbeida indikatorar for å måle utviklinga innanfor arealbruk (fortetting) og parkering. Dette er støtteindikatorar som ikkje direkte skal nyttast for å vurdere grad av måloppnåing.

### **3. Fylkesrådmannen sin tilråding**

Arbeidet med å få på plass ei byvekstavtale for Bergen, har vore ein tid- og ressurskrevjande prosess. Etter at regjeringa i januar 2017 gav klarsignal til å starte forhandlingane, har alle partar bidrege til ein effektiv og god forhandlingsprosess. I saker som har stor konsekvens for utvikling av byen og regionen, er det viktig med godt tverrpolitisk samarbeid. Fylkesrådmannen har opplevd at det har vore tilfelle i denne saka, og håper at det kan bidra til ei brei politisk tilslutning til avtalen.

Det er lagt opp til å reforhandle avtalen allereie våren 2018. Ei reforhandling etter så kort tid er nødvendig for å få ei avtale i tråd med rammene i Nasjonal transportplan 2018-2029. 1. generasjonsavtale er knytt til gjeldande NTP 2014-2023, og var nødvendig for å sikre rask oppstart av bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen.

Staten har lagt premisser og rammer for avtalen, både gjennom å fastsette krav til byane/byområdene for å kunne kome i forhandlingsposisjon, krav til styringsystem, samt krav til arealpolitikken. På same tid har staten forplikta seg til å bidra i arealpolitikken, med samordning av statlege interesser, og ikkje minst gjennom å bidra med meir statleg finansiering enn det som har vore tilfelle tidligare.

Fylkesrådmannen vil peike på at forslaget til 1. generasjons byvekstavtale berre er eit første steg på vegen for eit meir langsiktig og heilskapleg grep på areal- og transportpolitikken i Bergen og Bergensområdet. Dei meir langsiktige linjene, vil bli ytterlegare konkretisert gjennom reforhandlingar av avtalen, samt framtidige rulleringar av NTP.

#### **3.1 Nødvendig statleg medfinansiering**

Byvekstavtalen for Bergen 2017-2023 sikrar om lag 6 mrd. statlege kroner til transportinfrastruktur og drift av kollektivtransport i Bergen, dei neste sju åra. Det er ei kraftig auke i statlege bidrag til utvikling av transportsystemet i Bergen. Avtalen gjer det mellom anna mogleg å realisere vidare utbygging av Bybanen i Bergen, samt anna kollektivsatsing, vidareutvikling av gang- og sykkelsatsing, tiltak for trafikktryggleik, etc. Fylkesrådmannen er nøgd med den avtalen som er forhandla fram, og er trygg på at den vil bidra til å forsterke den positive utviklinga i areal- og transportpolitikken i Bergen.

#### **3.2 Prioritering og styring**

Byvekstavtalen legg til grunn at den nye bypakken skal styrast etter porteføljestyingsprinsippet. Det betyr at prioriteringa av prosjekt i pakken skal baserast på om prosjekta bidreg til måloppnåing, tilgjengelege midlar, samfunnsøkonomisk nytte og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Prioriteringane vert konkretisert i fireårige handlingsprogram som vert rullert årleg, og som vert lagt fram til politisk handsaming i fylkestinget og bystyret. Handlingsprogrammet vil også ligge til grunn for Stortinget sine løyvingar over statsbudsjettet.

Byvekstavtalen som er framforhandla våren 2017 skal reforhandlast allereie seinast våren 2018, deretter kvart fjerde år i tråd med NTP-prosessen. Det vil difor kunne koma endringar i rammene for bypakken i Bergen gjennom reforhandling av byvekstavtalen. Vidare vil det vere usikkerheit både i kostnadsanslag og berekningar av bompenginntekter knytt til bypakken. Porteføljestyringa av pakken skal handtere endringar i kostnader, inntekter og andre rammebetingelsar for gjennomføring av tiltak. Fylkesrådmannen ser på porteføljestyring som eit viktig prinsipp for å sikre politiske prioriteringar i samsvar med målet om nullvekst for personbiltransporten i Bergen.

NTP 2018-2029 legg opp til ei endring i modell for organisering av byvekstavtalene. Dagens styringsgruppe, leia av vegdirektøren, skal erstattast av ei politisk styringsgruppe, leia av samferdselsdepartementet, og ei administrativ forhandlingsgruppe, leia av vegdirektøren. Fylkesrådmannen vil hausten 2017 legge fram politisk sak om styring og organisering av byvekstavtalen og bypakken for Bergen.



### **3.3 Meir heilskapeleg areal- og transportpolitikk**

Fylkesrådmannen har tiltru til at byvekstavtalen er ei ordning som kan bidra til ein meir heilskapeleg transportpolitikk og sikre tettare og meir forpliktande samarbeid mellom kommune, fylkeskommune og stat. I tillegg vurderer fylkesrådmannen det slik at avtalen kan bidra til å muliggjere ein meir offensiv og målretta arealpolitikk, i tråd med intensjonane i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og kommuneplanens arealdel for Bergen.

Ved rullering av avtalen er avtalepartane samde om at utviding av avtaleområdet skal vurderast. Fylkesrådmannen er samd i at areal- og transportutviklinga i eit utvida funksjonelt byområde er viktig og nødvendig for å nå nullvekstmålet.