



Arkivnr: 2014/54-56

Saksbehandlar: Matti Torgersen, Ole Hallvard Harlem Dyrbekk

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Fylkesutvalet		21.06.18

## Byvekstavtale - Mandat for forhandlingar

### Samandrag

Fylkestinget vedtok 1 generasjon byvekstavtale for Bergen i juni 2017. I tråd med gjeldande Nasjonal transportplan, er det no starta opp forhandlingar for ny byvekstavtale. Nullvekstmålet for personbiltrafikk i byområdet vert førande for avtala. Avtaleområdet er utvida, slik at kommunane Lindås, Os, Askøy og Fjell er inviterte inn i forhandlingane.

Fylkesrådmannen meiner at byvekstavtalen må ta utgangspunkt i mål gitt i regionale planar som Regional plan for areal- og transport i Bergensområdet, Regional transportplan, Regional plan for attraktive senter i Hordaland og Klimaplanen. Vidare til sektorplanar innan samferdsel, som Kollektivstrategi for Skyss, Trafikkplan båt Hordaland og Temaplan for Låg- og nullutsleppsbusar i Hordaland.

Finansiering av byggjetrinn 4 og 5 på Bybanen blir viktig forhandlingstema, saman med finansiering av utbygging og drift av anna kollektivtransport. Fylkeskommunen bør vurdere sitt bidrag inn i avtalen opp mot samla forplikting for investering og drift i Bergensområdet, med utgangspunkt i dei føresetnader som er lagt til grunn for reforhandling av avtalen.

Hordaland fylkeskommune fekk invitasjon frå samferdselsdepartementet til forhandlingar om ny byvekstavtale for Bergensområdet i brev av 14. mai 2018. Det blir oppretta ei styringsgruppe og eit forhandlingsutval for den nye avtalen.

Eksisterande styringsgruppe for Miljøløftet vert vidareført inntil vidare for drift av gjeldande avtale. Fylkesordførar fortset i denne gruppa fram til denne eventuelt blir erstatta av ny styringsstruktur i reforhandla avtale.

Fylkesrådmannen rår til at fylkesordførar representerer fylkeskommunen i styringsgruppa for dei nye forhandlingane. I tillegg rår fylkesrådmannen til at det vert politisk deltaking med fylkesordføraren, opposisjonsleiar og leiar for Miljø- og samferdselsutvalet i forhandlingsgruppa for den nye avtalen.

Ny avtale kan truleg leggjast fram for fylkestinget i desember for godkjenning.

**Økonomi:** Forhandlingane gir rammer for utvikling av kollektivtrafikk og for vidare utbygging av Bybanen og for andre samferdselstiltak i Bergensområdet.

**Klima:** Målsetjinga for forhandlingane er nullvekstmålet for personbiltrafikk i Bergensområdet.

**Folkehelse:** Målsetjinga for byvekstavtalen er at vekst i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gåing, noko som er positivt for folkehelsa.

**Regional planstrategi:** Å styrkje samordning av areal- og transportplanlegging i Bergensområdet er ein av strategiane i planstrategien.

**Forslag til vedtak**

1. Fylkesordfører representerer fylkeskommunen i styringsgruppa for den nye bymiljøavtalen.
- 2.. Fylkeskommunen sitt forhandlingsutval består av fylkesordfører, opposisjonsleiar og leiar for Miljø- og samferdselsutvalet
2. Fylkeskommunen skal i forhandlingane ta utgangspunkt i regionale planar og strategiske dokument knytt til kollektivtrafikken, samt sikre vidare utbygging av Bybanen og andre kollektivtiltak. Fylkeskommunen må vurdere sitt finansielle bidrag inn i avtalen opp mot avtalen sitt samla bidrag til naudsynt investering og drift i Bergensområdet.
3. Bymiljøavtalen leggjast fram for fylkestinget og eventuelt Fellesnemnda til godkjenning.

Ingrid Holm Svendsen  
Kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

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

## Fylkesrådmannen, 12.06.2018

### Bakgrunn

Fylkestinget vedtok 1 generasjon byvekstavtale for Bergen 2017 den 13. juni 2017 (sak 38/2017). Det blei m.a. gjort slikt vedtak:

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 byvekstvtaler i Nasjonal transportplan 2018-2029. I ein slik revisjon må det og vurderast om avtaleområdet skal utvidast til å gjelde omlandskommunar til Bergen.*

Det går fram av gjeldande avtale at staten skal bidra med 50 pst av kostnadane for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen. I tillegg skal staten bidra med midlar til programområdetiltak på riksveg og belønningmidlar. Det har her vore presisert frå statleg side at desse midlane i første generasjons avtale berre skal nyttast til tiltak på riksveg, altså ikkje fylkes- eller kommunal veg. Det går fram at Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune må forplikte seg til høg arealutnytting langs kollektivaksar, ved større knutepunkt og i sentral område. Det går fram at det etter kvart kan vere aktuelt å utvide avtaleområdet til omegnskommunane.

### Mål og premisser for gjeldande byvekstavtale

I gjeldande byvekstavtale er det gitt følgjande mål:

*«Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.*

*Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.*

*Målet skal gjelde avtaleområdet som en helhet. Det vil i denne avtalen si Bergen kommune.*

*Bergen kommune har egne ambisjoner om at personbiltransporten sammenlignet med 2013 skal reduseres med 10 % innen 2020 og 20 % innen 2030.»*

Mål om nullvekst i personbiltransporten er forankra i Nasjonal transportplan, men er også gitt i regionale planar. Byvekstavtalen avgrensar målet til å gjelde Bergen kommune, men dei regionale planane utvider målet til å gjelde heile Bergensområdet (12 kommunar).

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional transportplan for Hordaland er byvekstavtalen eit tiltak for å innfri nullvekstmålet. Dei regionale planane har likevel ein breiare målstruktur, og alle måla må ligge til grunn for samfunnsutviklinga. I tillegg til dei to nemnte planane har både Klimaplan for Hordaland og Regional plan for attraktive senter relevante mål.

I rammeverket for byvekstavtalen/bymiljøavtalen har det frå starten av vore eit premiss at dei aktuelle byområda har ein felles regional areal- og transportplan med tydelege føringar for framtidig arealbruk. I eit utvida avtaleområde vil det bli endå viktigare å bygge på regional plan.

Miljøløftet er samlebetegning på byvekstavtalen i Bergen, som ble inngått mellom Staten v/Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune i juni 2017, og bypakke Bergen, som ble vedtatt i stortinget i desember 2017.

Det er oppretta ei styringsgruppe for Miljøløftet der fylkesordførar deltek. Øvrige medlemmer er Vegdirektøren, Jernbanedirektør og Byråd for byutvikling i Bergen.

I gjeldande byvekstavtale står det mellom anna følgjande om fylkeskommunale midlar:

- *Fylkeskommunale midler til investeringer framgår bl.a. av den nye bypakken for Bergen. I denne inngår fylkeskommunale midler på 255 mill. 2017-kr per år. Midlene vil bli indeksregulert. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovedsak gå til programområdetiltak, men skal også kunne omfatte investeringer i Bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutslippsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen. Ved reforhandling av avtalen, senest våren 218, vil det fylkeskommunale bidraget vurderes med utgangspunkt i de økonomiske rammer som inngår i Regional transportplan for 2918-29.*
- *Hordaland fylkeskommune bidrar også med tilskudd til drift av kollektivtransport. Tilskuddet var i 2016 på om lag 390 mill. kr.*

### **Føringar frå Samferdselsdepartementet**

I NTP 2018-29 vart ordninga med byvekstavtalar vidareført utvida slik at kommunane Lindås, Os, Askøy og Fjell er inviterte inn i forhandlingane. Samferdselsdepartementet inviterte til forhandlingar om byvekstavtale for Bergensområdet i brev datert 17 april 2018. I dette brevet står det mellom anna:

*I ny Nasjonal transportplan er byområdene prioritert høyt, og det er satt av 66,4 mrd kr til byvekstavtalene i de 9 største byområdene. Dette omfatter midler til store fylkeskommunale kollektivprosjekter i de fire største byområdene (bl.a. Bybanen til Fyllingsdalen), riksveimidler til kollektiv, sykkel- og gangtiltak, jernbanemidler til stasjons- og knutepunktutvikling samt belønningsmidler. Vi viser for øvrig til rammer og føringar for byvekstavtalene som framgår av Nasjonal transportplan. De statlige midlene skal fordeles gjennom forhandlingar, og vi starter nå opp dette arbeidet i de fire største byområdene parallelt.*

*Utviklingen i omegnskommunene til Bergen har stor betydning for det framtidige transportbehovet og om vi klarer å nå nullvekstmålet for persontransport med bil i Bergensområdet. Staten ønsker å legge til rette for et løpende samarbeid mellom de viktigste aktørene som kan bidra til ny areal- og transportutvikling i tråd med målet, og byvekstavtalene vil være en god ramme for det. Det legges derfor opp til å utvide avtaleområdet med de omegnskommunene som i henhold til Regional plan for Bergensområdet er definert som regionsenterkommuner med regionale vekstsoner nær Bergen, og kommunene Askøy, Fjell, Lindås og Os invitertes til å bli parter i byvekstavtalen. I forhandlingene skal areal- og transporttiltak i de regionale vekstsonene prioriteres. Som kjent vil det bli en kommunesammenslåing i 2020, men i denne forhandlingsrunden forholder vi oss til kommunene i eksisterende kommunestruktur. Etter sammenslåingene vil det være de nye kommune Øygarden, Alver og Bjørnafjorden som vil være parter i avtalen sammen med Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten.*

*I reforhandlingene vil vi bygge vidare på det gode samarbeidet mellom staten, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune som er etablert i den gjeldende byvekstavtalen, og vi ser fram til å ha med de fire viktige omegnskommunene når vi skal komme fram til gode areal- og transportløsningar. Nullvekstmålet for persontransport med bil vil være førende i arbeidet, og vil gjelde hele det nye avtaleområdet. Vi vurderer at deltarkene gjennom å være med i forhandlingene får en fin mulighet til å bidra i diskusjonen om viktige areal- og transportløsningar for sin region. Samtidig vil vi understreke at deltakelse også vil innebære forpliktelser for alle parter som deltar.*

Av brevet går det vidare fram at det vert etablert ei politisk styringsgruppe for byvekstavtalen, som blir leia av statssekretær i Samferdselsdepartementet. Staten er elles representert ved statssekretær i Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Politisk leiing i kommunane og i fylkeskommunen deltek også i gruppa. Det er også etablert ein administrativ forhandlingsgruppe leia av vegdirektøren med Jernbaneverket, fylkesmannen, fylkeskommunen og dei deltakande kommunane.

Hordaland fylkeskommune fekk invitasjon frå samferdselsdepartementet til forhandlingar om ny byvekstavtale for Bergensområdet i brev av 14. mai 2018. I første forhandlingsmøte 6. juni var Hordaland fylkeskommune representert ved fylkesordførar og fylkesrådmann.

**Fylkesrådmannen sine vurderingar**

Byvekstavtalen må ta utgangspunkt i mål gitt i regionale planar som Regional plan for areal- og transport i Bergensområdet, Regional transportplan, Regional plan for attraktive senter i Hordaland og Klimaplanen. Vidare til sektorplanar innan samferdsel, som Kollektivstrategi for Skyss, Trafikkplan båt Hordaland og Temaplan for Låg- og nullutsleppsbusstar i Hordaland.

Det må særleg leggjast vekt på å realisere byggetrinn 4 på Bybanen til Fyllingsdalen. Staten skal bidra med 50 prosent av investeringskostnadene. Det må og sikrast statlege midlar til innkjøp av nye bybanevogner og til ei styrking av drift av kollektivtransporten i avtaleperioden.

Fylkesrådmannen meiner at i utgangspunktet bør fylkeskommunen vidareføre sitt bidrag inn i avtalen på dagens nivå. Samstundes må fylkeskommunen vurdere bidraget ut i frå den samla forpliktinga staten legg i avtalen knytt til drift og finansiering av kollektivtilbodet. Rammene til byvekstavtalen er auka, og det må forventast at staten tek eit større ansvar for å sikre at nullvekstmålet vert oppnådd i Bergensområdet. Om det ikkje kjem tilstrekkeleg med midlar til drift av kollektivtiltak, må fylkeskommunen vurdere sitt bidrag inn i avtalen. Dette bør då skje med dei føresetnader som er lagt til grunn for reforhandling av byvekstavtalen, inkludert behov for midlar til investeringar i Bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikehaldstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtalerådet.

Fylkesrådmannen meiner tiltak i byvekstavtalen må ta utgangspunkt i eit samla porteføljestyringssystem uavhengig av kva for kommune tiltaka ligg i. Dette inneber at prosjekt vert vurdert ut i frå modenheit, kostnad og effekt på målsetjingane, i første rekkje nullvekstmålet. Det må samstundes bli fremja tiltak som gjer det attraktivt for omegnskommunane å slutte seg til avtalen.

Regjeringa har lagt til grunn at kommunane Lindås, Os, Fjell og Askøy er partar i forhandlingane. Det er særleg utfordrande at tre av desse kommunane er i samanslåingsprosessar med andre kommunar. Det må føresetast at Lindås, Os og Fjell har dialog med kommunane dei skal slå seg saman med.

Fylkeskommunen har eit ansvar for å orientere og få innspel frå dei andre kommunane i Bergensområdet som ikkje deltek i forhandlingane.

Eksisterande styringsgruppe for Miljøløftet vert vidareført inntil vidare for drift av gjeldande avtale. Fylkesordførar fortset i denne gruppa fram til denne eventuelt blir erstatta av ny styringsstruktur i reforhandla avtale. I praksis vert dette etter at ny avtale er vedtatt i Stortinget.

I første forhandlingsmøte for den nye avtalen som vert kalla inn og leia av statssekretærene for Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringdepartementet, vart Hordaland fylkeskommune representert ved fylkesordførar og fylkesrådmann.

Fylkesrådmannen rår til at fylkesordførar representerer fylkeskommunen i styringsgruppa for dei nye forhandlingane.

I tillegg rår fylkesrådmannen til at det vert politisk deltaking med fylkesordføraren, opposisjonsleiar og leiar for Miljø- og samferdselsutvalet i forhandlingsgruppa for den nye avtalen. Fylkesrådmann og fylkesdirektør for samferdsel bistår i forhandlingane. Om avtalen gir langsiktige bindingar, deltek også prosjektleiar for samanslåinga med Sogn og Fjordane.

Avtalen må godkjennast politisk. Grunna at avtalen vil gje økonomiske bindingar, bør fylkestinget vedta avtalen. Om avtalen gir langsiktige bindingar inn i nye Vestland fylkeskommune, er det aktuelt å leggje fram avtalen for Fellesnemnda. Forhandlingane er starta opp, og det er lagt opp til at forhandlingane for dei fire største byane skal vere ferdige i løpet av 2018. Det inneberer at framlegg til avtale truleg kan leggjast fram for fylkestinget i desember 2018.