



Byrådssak /19

Saksframstilling

Vår referanse: 2018/20432-20

Byvekstavtale for Bergensområdet 2019-2029

Hva saken gjelder:

Forhandlingsutvalget ble torsdag 6. juni 2019 omforent om innholdet i ny byvekstavtale for perioden 2019-2029. Avtaleparter er Samferdselsdepartementet (SD), Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), Hordaland fylkeskommune og kommunene Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os. Avtaleområdet er fra 01.01.2020 avgrensa til kommunene Bergen, Alver, Askøy, nye Øygarden og Bjørnafjorden. Avtalen er ikke gjeldende før alle lokale avtaleparter har fatta politiske vedtak.

Avtalen forplikter partene i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Staten på sin side har forpliktet seg til å bidra med i overkant av 11,3 milliarder (2019-kr) gjennom hele avtaleperioden. Utenom finansiering av bybanen til Fyllingsdalen, innebærer dette 289 millioner per år til programområdetiltak og belønningsmidler utover det som ligger i gjeldende byvekstavtale. Av disse er det i utgangspunktet satt av 303,5 mill kroner per år til Bergen kommune (mot ca. 225 mill. i gjeldende avtale). Sammen med et fylkeskommunalt bidrag på 265 mill. kr årlig har avtalen en totalramme på 14 087 mrd. 2019-kr. Disse midlene vil finansiere Bybanen til Fyllingsdalen, ulike drifts- og infrastrukturtiltak for kollektivtrafikken, forbedret infrastruktur for gående og syklende i hele avtaleområdet, samt tiltak som kommunene selv har spilt inn. Bybanen til Åsane har det ikke vært forhandlet om i denne avtalen fordi det ikke ligger midler til denne i gjeldende Nasjonal transportplan. Det er like fullt slått fast at «lokale parter mener Bybanen til Åsane, med økt statlig finansiering, er det viktigste prosjektet for Bergen i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan og neste reforhandling av byvekstavtalen, men det er ikke finansiering til byggetrinn 5 innenfor de økonomiske rammene til NTP 2018-2029».

Prioritering av konkrete tiltak skal sikres gjennom årlige handlingsprogram som skal utarbeides og behandles av styringsgruppen, fylkestinget, bystyret og de ulike kommunestyrene. Avtalen presiserer at det skal sikres en geografisk fordeling av tiltak i hele avtaleområdet.

Bompengepakka for Bergen (Bypakke Bergen) er en del av byvekstavtalen. Denne er vedtatt av Stortinget, jf. Prop 11S (2017-2018), og forslaget til byvekstavtale som nå foreligger innebærer dermed ingen økning i bompenger.

Etter at politisk styringsgruppe har åpnet for behandling av avtalene i de nye sammenslåtte kommunene, og forhandlingene ikke er formelt ferdigstilt, legges det opp til at endelig vedtak om byvekstavtalen skjer i det nye bystyret, kommunestyre og Vestland Fylkesting i løpet av høsten 2019.

Nærmere om avtalen

Bakgrunn

Våren 2018 inviterte Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet partene Hordaland fylkeskommune og kommunene Bergen, Lindås, Askøy, Fjell og Os til forhandling om ny byvekstavtale.

Gjennom byvekstavgifter inngår stat, fylkeskommuner og kommuner et forpliktende samarbeid om å finansiere et mer miljøvennlig transporttilbud i storbyområdene. Kommuner og fylkeskommuner som inngår byvekstavtale med staten skal legge til rette for en arealbruk i sine byområder, som blant annet bygger opp under staten sine investeringer i kollektivtransport, sykling og gange.

Byvekstavgiftene utarbeides etter forhandlinger der finansiering av transport- og miljøtiltak, og særlig tilrettelegging for kollektivtrafikk, sykkel og gange, er viktige tema. Avgiftene består av ei rekke tiltak og virkemidler som bompengefinansierte bypakker, midler til veg og jernbane, arealtiltak, belønningsmidler og ordningen med statlig delfinansiering av store kollektivprosjekt ("50/50-ordninga"). Partene i byvekstavgiftene forplikter seg til å bidra med finansiering og tiltak innenfor sine ansvarsområder. Kommuner og fylkeskommuner forplikter seg samtidig til å bidra til en arealbruk i byområdene som øker kollektivbruken og gjør det enklere å være syklist og fotgjenger.

Intensjonen bak en slik avtale er i følge staten: «transportløsninger som sikrer innbyggerne bedre mobilitet, og at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet). Samordnet areal- og transportplanlegging vil være et viktig virkemiddel i avgiftene».

Det har vært gjennomført en rekke forhandlingsmøter det siste året; statlig finansiering, arealpolitikk og praktisering av nullvekstmålet har vært særlig krevende forhandlingspunkt.

Finansiering av avtalen

Byvekstavgiften er finansiert som følger:

Statlige programområdemidler til tiltak for framkomst, kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg (også omtalt som riksvegmidler eller post 30-midler)

Det er satt av totalt 4 387 mill. kr, dvs. i gjennomsnitt 399 mill. (2019-kr) årlig i avtaleperioden (2019-2029) til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrag til å oppfylle målet i byvekstavgiften. Årlig bidrag fra staten over post 30 er avhengig av faktisk framdrift og finansieringsbehov i porteføljen. Midlene skal indeksreguleres.

Programområdemidlene skal benyttes til tiltak for fremkommelighet, kollektivtrafikk, sykling og gåing langs riksveg. Midlene skal som hovedregel gå til statlig infrastruktur. Det er noe fleksibilitet i bruk av disse midlene, og bruk utover rene riksvegtiltak må vurderes av Vegdirektoratet i hvert tilfelle. Dette gjelder både gange- og sykkeltiltak og kollektivknutepunkt.

Statens Vegvesen har ansvar for utbygging og drift av knutepunkt på riksveg slik som på Straume og i Knarvik. Post-30 midler kan videre benyttes til tilskudd til utbygging av knutepunktet i Osøyro, mens staten har fastslått at Kleppestø ikke kommer inn under kriteriene for tilskudd fra denne posten. Gjennom byvekstavgiften fra 2017 og Miljøløftet sitt handlingsprogram er det fastsatt bruk av programområdemidler for perioden 2019-2022. Handlingsprogrammet er vedtatt av styringsgruppa, bystyret og fylkestinget. Tiltaka er derfor å regne som bindinger frem til nytt handlingsprogram er vedtatt. Avgiftspartene forutsetter at igangsatte prosjekt ferdigstilles.

Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt

Staten finansierer 50% av den samlede kostnaden for utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, i tråd med retningslinjene for 50/50-ordninga. Stortinget har fastsatt endelig finansieringsplan og staten sitt bidrag til Bybanen byggetrinn 4 til Fyllingsdalen til inntil 3443 mill. 2019-kr. Det statlige bidraget videreføres fra gjeldende byvekstavtale fra 2017 til denne. Midlene skal indeksreguleres. Finansiering av byggetrinn 5 til Åsane er ikke en del av denne avtalen, ettersom det ikke er satt av statlig finansiering til prosjektet i gjeldende NTP. Det er like fullt slått fast at «lokale parter mener Bybanen til Åsane, med økt statlig finansiering, er det viktigste prosjektet for Bergen i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan og neste reforhandling av byvekstavtalen, men det er ikke finansiering til byggetrinn 5 innenfor de økonomiske rammene til NTP 2018-2029».

Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Belønningsordningen er en insentivordning som skal bidra til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyområdene, ved å dempe veksten i personbiltransport og øke tallet på kollektivreiser. Gjennom NTP er det vist til at midlene skal kunne benyttes til ulike fremkommelighetstiltak, men at de også i sin helhet skal kunne benyttes til drift av kollektivtransport. Midlene skal benyttes i tråd med det overordnede målet i byvekstavtalen. Det er satt av totalt 3 544 mill. (2019-kr) i belønningsmidler i avtaleperioden (2019-2029), i gjennomsnitt 304 mill. kr. årlig. Midlene skal indeksreguleres. Det er tatt forbehold om årlige bevilgninger over statsbudsjettet.

Fylkeskommunale midler

Fylkeskommunale midler er bidrag til byvekstavtalen som i all hovedsak skal benyttes til programområdetiltak (kollektiv, sykkel og gange) langs fylkesveg og kommunale veger. Midlene kan også benyttes til andre tiltak som gir høy måloppnåelse. I denne avtalen inngår det fylkeskommunale midler på 265 mill. 2019-kr per år. Midlene skal indeksreguleres. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovedsak gå til tiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing, men skal også kunne omfatte investeringer i bybanevogner, infrastruktur for lav- og nullutslippsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i driftsinfrastruktur for kollektivtrafikken, i tillegg til vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i avtaleområdet.

Det betydelige fylkeskommunale bidraget er knyttet til kollektivansvaret, som er omtalt i oppgavemeldingen (Meld. St. 6 (2018-2019)). Hordaland fylkeskommune understreker at størrelsen på det fylkeskommunale bidraget forutsetter at kollektivansvaret ligger hos fylkeskommunen. Dersom forutsetningene endres, må det fylkeskommunale bidraget tilpasses ny struktur.

Kommunene investerer årlig i samferdselsinfrastruktur, veg og trafikksikring gjennom investeringsprogram, fond og ulike prosjekt. Kommunale midler inngår ikke direkte i byvekstavtalen.

Finansiering i avtaleperioden, oppsummert

Staten har gjennom forhandlingene slått fast at Askøy ikke kan tildeles riksvegmidler (post 30-midler), ettersom kommunen ikke har riksveg og ikke faller inn under definerte kriterier for slik bruk. De lokale partene har derfor i fellesskap utformet en egen løsning for Askøy, basert på belønningsmidler.

Tabellen under viser fordeling av statlige midler gjennom avtaleperioden. Midler til Bybanen og årlige fylkeskommunale midler på 265 mill. årlig inngår ikke i tabellen.

Fordelingen av post 30-midler er basert på innbyggertall i den enkelte kommune. Belønningsmidler er i hovedsak fordelt til Skyss, med 271 mill. årlig. Av disse er 25 mill. årlig øremerket satsing på lav- og nullutslippsteknologi. Askøy får tildelt 29,3 mill. årlig i belønningsmidler. Av disse er 29,0 mill. kompensasjon for at post 30-midler ikke kan

benyttes i Askøy kommune. De andre kommunene får tildelt en mindre pott belønningsmidler etter folketall, til bruk innenfor tiltak som bidrar til måloppnåing.

Tildeling av statlige midler (utenom Bybanen) fordelt på partene, for perioden 2019-2029. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2019-kr.

	Post 30-midlar ¹	Belønningsmidlar	Totalt
Skyss	-	271 ²	271
Bergen kommune	300,7	2,77	303,5
Alver kommune	31,1	0,29	31,4
Bjørnafjorden kommune	26,4	0,24	26,6
Øygarden kommune	40,8	0,38	41,1
Askøy kommune	-	29,32	29,3
Totalt	399	304	703

Bruken av post-30 midler krev årlige bevilgninger gjennom statsbudsjettet og tiltak må være planavklart for å kunne bli finansiert. Det er dermed kommunene sin planreserve som avgjør hva som er realiserbare tiltak i første del av avtaleperioden, mens man må ha fokus på å planlegge tiltakene for siste periode. I løpet av hele avtaleperioden skal det sikres en geografisk fordeling av midler i tråd med tabellen over. De lokale partene har signalisert en forventning om høyere rammer for siste halvdel av avtaleperioden. Dette vil en måtte komme tilbake til ved reforhandling av avtalen, i 2021.

Anna finansiering

Bompengepakken for Bergen (Bypakke Bergen) gir netto inntekter på 900 millioner årlig fra bompenger. Den reforhandlede byvekstavtalen innebærer ikke økninger/endringer i bompengene i Bergen da bypakken allerede er vedtatt av Stortinget, jf. Prop 11S (2017-2018). Bompenger kan bare benyttes til tiltak i Bergen kommune, og håndteres av en egen styringsgruppe for oppfølging av bypakken.

Porteføljestyling

Prioritering av tiltak i byvekstavtalen skal styres etter prinsipp om porteføljestyling. Dette innebærer at tiltak skal prioriteres etter en samlet vurdering av tiltaket sitt bidrag til nullvekstmålet, samfunnsøkonomisk nytte, disponible midler, planstatus, i tillegg til kapasitet på planlegging og gjennomføring. Eventuell kostnadsøkning må håndteres innenfor prosjektporteføljen.

Prioritering av konkrete tiltak skal sikres gjennom årlige handlingsprogram som skal utarbeides og behandles av styringsgruppen, fylkestinget, bystyret og kommunestyrene. Det skal sikres en geografisk fordeling av tiltak i hele avtaleområdet.

Satsingsområde

Som omtalt over skal prioritering i byvekstavtalen styres etter prinsipp om porteføljestyling. Det er dermed ikke i selve avtalen at de ulike tiltakene skal konkretiseres. Prioritering av konkrete prosjekt skal skje gjennom årlige handlingsprogram med utgangspunkt i best mulig måloppnåelse.

Det har likevel vært viktig for partene å synliggjøre forventninger knyttet til ulike satsingsområder. Det er definert fire satsingsområder som inngår som en del av byvekstavtalen, og som partene er enige om at en skal fokusere på i denne avtalen:

- Satsingsområde gange og sykkel
- Satsingsområde kollektivtransport

- Satsingsområde innfartsparkering
- Satsingsområde miljøvennlig teknologi og innovasjon

Byggetrinn 5 til Åsane

Ettersom det ikke er satt av statlige midler til Bybane til Åsane i Nasjonal transportplan 2018-2029, har ikke staten vært villig til å åpne opp for finansiering av strekningen i denne avtalen. NTP er likevel tydelig på at det må legges til rette for en kontinuerlig utbygging av de planlagte bybanestrekningene etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen. Finansiering av bybanen til Åsane blir dermed et sentralt tema ved neste reforhandling (2021). Reguleringsplanleggingen er starta opp, og planarbeidet finansieres av Miljøløftet. Prosjektet er en sentral del av bompengepakke for Bergen som ble vedtatt i bystyret, fylkestinget og Stortinget i 2017. Planlegginga er forventa ferdig i 2023, med byggestart i 2024.

Ringveg aust / Vågsbotn Klauvaneset

I de siste forhandlingsmøtene har det kommet krav fra noen parter at en prioritering av strekningen E39 Klauvaneset – Nyborg må omtales i byvekstavtalen. Strekningen er en del av et riksvegprosjekt. Prosjektet må derfor prioriteres som enkeltprosjekt gjennom NTP, og er ikke en del av byvekstavtalen.

I bypakken for Bergen er det likevel satt av 1500 mill. (2016-kr) som et bidrag til Ringveg Øst. Gjennom St.prop 11 S (2017-2018) er det vist til at:

«For at delar av trafikken skal velje å køyre rundt byen, er det nødvendig å sjå bomtakstane for ringvegen og bypakka i samanheng. Med eit bidrag frå bomringen i Bergen vil bomtakstane på Ringveg aust bli lågare, og på den måten kan det sikrast at mest mogleg trafikk blir leia utanom sentrum. Storleiken på bidraget må vurderast nærare når det ligg føre meir detaljerte opplysningar».

Bidraget gjennom bypakke Bergen er dermed å regne som et bymiljøtiltak for å stimulere bilistene til å benytte ringvegen rundt byen, i stedet for å kjøre gjennom Bergen sentrum.

Planprogrammet for E39/E16 Klauvaneset-Nyborg- Arna er nylig behandlet av byrådet og legges nå ut til offentlig ettersyn. Videre planlegging vil ta noe tid, og Statens Vegvesen anslår at det kan være mulig med byggestart i 2025 dersom prosjektet prioriteres høyt gjennom Nasjonal transportplan 2022-33. Gjennom NTP-prosessen vil det være opp til bystyret å prioritere mellom dette prosjektet og andre riksvegprosjekt. Denne prioriteringen vil være et viktig signal til Storting og Regjering om prioriteringsrekkefølge for riksvegprosjekt i regionen. Det vises ellers til at utbygging av bybane til Åsane og utbedring av riksveg blir finansiert gjennom ulike poster i statsbudsjettet. De statlige midlene til disse prosjektene er altså ikke i direkte konkurranse med hverandre.

Arealplanlegging

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet ble vedtatt av Fylkestinget i Hordaland i juni 2017. Planen gir uttrykk for at det er behov for endring i arealpolitikken for å bidra til å nå nasjonale og regionale mål, og den opererer i skjæringspunktet mellom statlige føringer og kommunene sine ønsker om lokal selvråderett. I forhandlingene om byvekstavtalen har partene blitt enige om at det er regional plan som legges til grunn for avtalen. For Bergen er det ikke endringer på arealsiden ift gjeldende byvekstavtale.

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet har som målsetting at hoveddelen av veksten i boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor regionale vekstsoner. Vekstsonene er knyttet til fylkessenter, bydels- eller regionsenter, og i gangavstand til kollektivstopp. I Bergen kommune er lokalsenter innenfor bystamlinjene i kollektivsystemet inkludert. Mindre tettsteder med stabile bomiljø og gode nærmiljø er en positiv ressurs for regionen. Utenfor de

regionale vekstsonene skal det derfor kunne bli lagt til rette for utbygging for å opprettholde gode og levende lokalsamfunn.

De statlige og regionale forpliktelsene i avtalen innebærer bidrag til å fylkestingets og bystyrets planer for å nå nullvekst og reduksjon i personbiltransporten, samtidig som man forplikter seg til å lokalisere tjenestetilbudet i tråd med regional plan.

Kommunene forplikter seg gjennom avtalen til å oppdatere kommuneplanene i tråd med mål, strategier retningslinjer i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Dette arbeidet skal bli prioritert i løpet av første halvdel av avtaleperioden (2024). For Bergen kommune er forslag til ny kommuneplan til sluttbehandling i bystyret parallelt med denne saken. Forslag til ny kommuneplan slik den foreligger, er fullt ut i samsvar med krav og ambisjoner i både gjeldende og forslag til ny byvekstavgift.

Prosess

Nasjonal transportplan 2018-2029 definerer en modell for organisering av byvekstavgiftene både i forhandlings- og oppfølgingsfasen. Dette innebærer en politisk styringsgruppe og en administrativ forhandlingsgruppe. Den politiske styringsgruppen ledes av statssekretær ved Samferdselsdepartementet med deltakelse fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet, fylkesordfører, byråd for byutvikling og ordførere. Denne gruppa skal involveres ved særlige behov.

Den administrative forhandlingsgruppen ledes av vegdirektøren med deltakelse fra jernbanedirektøren og fylkesmannen på statlig side. NTP slår fast at fylkeskommunen og kommunene skal være representert ved administrativ ledelse. Etter ønske fra lokale parter har fylkesordfører, byråd og ordførere vært en del av det administrative forhandlingsutvalget i Bergensområdet.

Det har vært gjennomført en rekke forhandlingsmøter det siste året; statlig finansiering, arealpolitikk og praktisering av nullvekstmålet har vært særlig krevende forhandlingspunkt.

Den 24.5.2019 ble det gjennomført et møte i det administrative forhandlingsutvalget med sikte på å godkjenne den fremforhandlede byvekstavgiften. I møtet ble det klart at det var ulike forventninger til videre prosess blant partene. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ønsket å legge frem avtalen til behandling i fylkesting og bystyre før sommeren, mens andre parter hadde ønske om at det var de nye kommunestyra etter valget som skulle ta stilling til endelig avtale.

På bakgrunn av uenighet om videre prosess ble den politiske styringsgruppen involvert i et møte 29.5.2019. Her la politisk ledelse i departementene frem en liste i ni punkt som rammer for videre prosess:

1. Regjeringen ønsker å ha med flest mulig av partene og helst alle med i en ny byvekstavgift for Bergensområdet. Alle kommunene som deltar i forhandlingene, er invitert med av en grunn. Deltakelse for de nye kommunene er frivillig.
2. Lindås kommune har uttrykt ønske om lokalpolitisk behandling av avgifteskjemaet etter lokalvalget. Dette har bl.a. bakgrunn i kommunesammenslåingene. Vi ønsker derfor ikke å tvinge gjennom en avgift før valget.
3. Basert på dette lukker ikke regjeringen forhandlingene nå.
4. Regjeringen legger til grunn at det foreligger et forhandlingsresultat som er lokalpolitisk behandlet innen utgangen av 2019.
5. Med en slik framdrift skal ingen tape økonomisk iht. fremforhandlet avgift.

6. Hvis denne fremdriften ikke holdes og avtaleinngåelse trekker betydelig ut i tid, kan vi ikke utelukke at staten må vurdere betydningen dette har for statens tilbud. Dette må vurderes nærmere hvis det blir en reell problemstilling.
7. Staten står ved tilbudet sitt slik det ligger nå.
8. Avtaleutkastet som blir gjenstand for lokalpolitisk behandling av partene må være omforent.
9. Hvis en eller flere av partene velger å trekke seg, må de økonomiske rammene for avtalen vurderes på nytt. Vi vil legge til grunn at gjenværende parter ikke skal tape økonomisk på at noen går ut. Det er selvsagt ikke slik at parter som trekker seg ut får beholde pengene de var tiltenkt gjennom avtalen.

Byrådets vurdering og anbefaling/konklusjon:

Byrådet er tilfreds med at det nå foreligger et omforent avtaleutkast etter en lang og krevende prosess. Byrådet peker på at forslag til ny avtale inkluderer betydelige økninger i statlig finansieringsbidrag ift gjeldende byvekstavtale, særlig gjennom økningene i statlige programområdemidler for å bygge infrastruktur for bedre tilbud til kollektivreisende, syklende og gående. Det er store behov for utbygging av infrastruktur, og denne økte satsingen vil bidra positivt til måloppnåelse og til muligheten til å videreutvikle Norges grønneste og mest attraktive by. Byrådet viser også til omtalen av Bybanen til Åsane i avtaleteksten, som slår utvetydig fast at lokale parter peker på at Bybanen til Åsane er det viktigste prosjektet for Bergen. Forslag til ny avtale vil derfor være positiv for Bergen kommune i seg selv.

Etter byrådets vurdering vil forslag til ny byvekstavtale bidra i riktig retning til en mer helhetlig areal- og transportpolitikk og sikre et forpliktende samarbeid mellom kommuner, fylke og stat. Byrådet er av den oppfatning at en utvidelse av avtaleområdet er et riktig og nødvendig grep for å kunne oppnå best mulig måloppnåelse i Bergensregionen. Selv om det har gitt utfordringer i forhandlingene, er det av stor verdi at man etablerer et samarbeid i et større, funksjonelt byområde. Dette er viktig og nødvendig for å nå nullvekstmålet.

Byrådet har merket seg at arealkapittelet i avtalen har vært krevende for flere av avtalepartene, særlig enkelte av nabokommunene. I den forbindelse peker byrådet på at det er av stor verdi å sikre en mer ensartet og fremtidsrettet arealpolitikk i hele det funksjonelle byområdet. Byrådet viser til at både nasjonale og regionale føringer og retningslinjer gjelder for kommunene uavhengig av byvekstavtalen, noe både byrådet og bystyret jevnlig kjenner på, ikke minst i forbindelse med arbeidet med ny kommuneplanens arealdel. Det er like fullt av stor betydning å styrke den felles tenkningen rundt dette viktige temaet gjennom byvekstavtalen. En ny, utvidet byvekstavtale vil slik bidra positivt til å styrke effektene av ny KPA i Bergen kommune, blant annet ved at «lekkasje» til nabokommunene vil reduseres.

Byrådet vil påpeke at det i neste rullering av byvekstavtalen, i 2021, etter at ny NTP er vedtatt, vil det være viktig å ha økt fokus på boligpolitikk og med det boligdelen i nasjonale planretningslinjer for bolig, areal og transport.

Byrådet ser at forhandlingsprosessen har vært krevende for de ulike partene. Forhandlingsprosessen har strekt seg ut i tid og etter hvert sammenfalt med andre store prosesser, som kommunesammenslåinger og forberedelser til kommunevalg. Det har vært utfordrende både for politisk og administrativ ledelse å koble de ulike prosessene på en god måte.

Byrådet ser også at forventningene til statlige midler nok var høyere enn det man har fått gjennomslag for i avtalen. Det er likevel byrådets klare oppfatning at dette er en god avtale for regionen, og at 11,3 mrd statlige kroner over 11 år vil være et svært viktig bidrag for å gjennomføre gode og helt nødvendige areal- og transportløsninger i regionen vår. Byrådet understreker at avtalen ikke innebærer økninger eller endringer i bompengavtalen. Bypakke for Bergen er allerede vedtatt av Stortinget og integrert i gjeldende byvekstavtale for Bergen

2017-2023. Bompenger kan bare benyttes til tiltak i Bergen kommune, og håndteres av en egen styringsgruppe for oppfølging av bypakken.

Byrådet registrerer at den politiske styringsgruppa har avgjort at avtalen ikke blir sluttforhandlet før etter lokalvalget 2019. Likevel mener byrådet at det er riktig og viktig at dette bystyret får det omforente avtaleutkastet som nå foreligger, til behandling.

Begrunnelse for framleggelse til bystyret:

Det fremgår av bystyresak 223/18 – «Reforhandling av byvekstavtalen – oppnevning av Bergen kommunes representanter i styringsgruppe og forhandlingsutvalg» at fremforhandlet avtale skal legges frem for bystyret til godkjenning.

I henhold til § 4.2 Politiske enkeltsaker i «Oppgaver for Bergen bystyre 2015-2019» vedtatt av Bergen bystyre 21.9.16, sak 236-16 skal Bergen bystyre behandle «Enkeltsaker som innebærer prinsipielle politiske avveininger og/eller avviker fra vedtatte planer innenfor alle områder som er delegert.»

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:

1. Bystyret viser til fremforhandlet og omforent avtaletekst for perioden 2019-2029, og slutter seg til avtalen som et godt grunnlag for et forpliktende areal- og transportpolitisk samarbeid i Bergensområdet. Bystyret mener den økonomiske rammen i avtalen er god og at avtalen vil bidra til å finansiere viktige drifts- og investeringstiltak i byen og regionen.
2. Bystyret viser til de gode resultatene vi ser i Bergen og Bergensområdet med hensyn til reduserte bilandeler, svært gode tall for kollektivreiser og ikke minst reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Bystyret forventer derfor at høyere statlige rammer blir lagt på bordet ved reforhandling av avtalen i 2021. Bystyret forventer også at statlig finansiering av Bybanens byggetrinn 5 til Åsane sikres gjennom neste NTP (2022-2033).
3. Bystyret peker på viktigheten av at strekningen E 39 Klauvaneset – Vågsbotn blir realisert snarest mulig. Bystyret forventer at dette riksvegprosjektet blir finansiert med statlige midler gjennom neste NTP (2022-2033).

Dato: 13. juni 2019

Roger Valhammer
Byrådsleder

Anna Elisa Tryti
Byråd for byutvikling

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Vedlegg:

Vedlegg BEBY Juni, avtaleutkast, 06. juni 201