



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:
Alberte Marie Ruud/ 92850538
Vår dato: 03.03.2019
Vår referanse:

Notat

Til: Forhandlingsutvalget for reforhandling av byvekstavtale
– Bergen, Fjell, Lindås, Askøy og Os kommuner
Fra: Vegdirektoratet
Kopi til:

Reforhandlingene om byvekstavtale for Bergensområdet

Bakgrunn

Fra juni 2018 til januar 2019 er det gjennomført fem møter i (det administrative) forhandlingsutvalget for byvekstavtale i Bergensområdet, etter oppstartsmøte i politisk styringsgruppe 6. juni 2018.

Staten la fram et første tilbud på møtet i forhandlingsutvalget 31.10.18, med en total ramme på 9 624 mill. kr. De lokale partene aksepterte ikke tilbudet som forhandlingsgrunnlag. Det ble derfor innkalt til et møte i politiske styringsgruppe 28.11.18, der partene ble enige om å holde fram med forhandlingene. På forhandlingsmøtet 14.12.18 la de lokale partene fram et «motkrav» på 19 234 mill. kr, og en beskrivelse av mulige prosjekter innen satsingsområdene kollektivtransport, gang-/sykkel, nullutslippsteknologi og innfartsparkering. Tiltakene er ikke prioritert; det vises til at dette vil skje gjennom porteføljestyringen av byvekstavtalen.

På forhandlingsmøtet 1.2.19 la staten fram et justert tilbud, som innebærer en økning av programområdemidler på 400 mill. kr sammenlignet med det første tilbudet. I tabell 1gis en oversikt over det justerte tilbudet. De lokale partenes krav er angitt med rød skrift i parentes.

Tabell 1: Økonomisk ramme i gjeldende byvekstavtale 2017–2023, justert tilbud fra staten og de lokale partenes krav. Mill. 2017–kr.

	Gjeldende avtale	Reforhandlet avtale – justert tilbud fra staten. Lokale parters krav i parentes			Årlig beløp	
		2017–2023	2018–2023	2024–2029	2018–2029	2018–2023
Bybanen til Fyllingsdalen (post 63)	3 100	3 264 (3 264)	0 (4 000)	3 264 (7 264)		
Gsk-tiltak riksveg (post 30)	1 500	1 700 (3 000)	1 700 (3 000)	3 400 (6 000)	283 (500)	283 (500)
Belønningsmidler (post 64)	1 400	1 680 (2 400)	1 680 (2 400)	3 360 (4 800)	280 (400)	280 (400)
Belønningsordning for lav- og nullutslippsteknologi		(690)	(480)	(1 170)		
Sum	6 000	6 644 (9 354)	3 380 (9 880)	10 024 (19 234)		

Statens justerte tilbud innebærer en vesentlig økning av årlig bidrag til belønningsmidlene sammenlignet med gjeldende avtale, 40 prosent. Tilbudet innebærer også en betydelig økning av årlig bidrag til gang,- sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg. Sammenlignet med gjeldende avtale er økningen av årlig bidrag på 32 prosent.

Som vist i tabell 1 er det stor avstand mellom lokale parters krav og statens tilbud. I tillegg konkluderte forhandlingsutvalget på møtet den 1. 2.19 at det var behov for å sondere mulighetsrommet når det gjelder anvendelse av post 30-midler før forhandlingene fortsetter. Forhandlingsutvalget besluttet derfor å utsette videre forhandlinger, og det er berammet et nytt møte 6. 3.19.

På bakgrunn av forhandlingsutvalgets beslutning har Vegdirektoratet hatt to møter med statssekretær Anders Werp i Samferdselsdepartementet der forhandlingene i Bergen har vært tema. I notatet gis en kort gjennomgang av hovedtemaene det er uenighet om mellom partene, og statlige parters vurderinger som er forankret med Samferdselsdepartementet.

Forhandlingstemaer

1. Statlig bidrag til bybane til Åsane

Neste byggetrinn i bybaneprosjektet (byggetrinn 5) er Bybane til Åsane. Det er ikke avsatt midler til byggetrinn 5 i NTP 2018–2029. I de lokale partenes krav inngår likevel 4 mrd. kr til Bybane til Åsane i perioden 2024–2029. I avtaleteksten har de lokale partene også foreslått følgende formulering på s. 6: *For å holda oppsett framdrift er det avgjerande at det vert sett av midlar til BT5 i NTP 2022–2033.*

Statlige parters vurdering: Bybane til Åsane er ikke finansiert innenfor rammen av NTP 2018–2029. Det er dermed ikke aktuelt å imøtekomme dette kravet eller formuleringen som er foreslått på s. 6. Det er imidlertid viktig å sikre kontinuerlig videreutvikling av Bybanen, i tråd med føringene i NTP. Planleggingen av Bybane til Åsane har ikke kommet tilstrekkelig

langt til at det er aktuelt å fastsette styringsmål for dette byggetrinnet, men i avtalen bør det legges til grunn at styringsmål for byggetrinn 5 skal fastsettes på et senere tidspunkt. I forslaget til avtaletekst er avtalepartene enige om følgende omtale av Bybane til Åsane (s. 3): «*Gjeldende NTP 2018–2029 viser til at «det må legges til rette for en kontinuerlig utbygging av de planlagte bybanestrekningene, etter ferdigstilling av banen til Fyllingsdalen».* *Byvekstavtalen skal bli reforhandla hausten 2021, etter vedtak av ny NTP 2022–2033. Bybane til Åsane vil vera eit særleg aktuelt prosjekt i ein slik reforhandlingsprosess.»*

2. Bruk av post 30–midler på kommunal og fylkeskommunal veg

Midlene på post 30 er i gjeldende avtale avsatt til å finansiere delstrekninger av hovedsykkelvegnettet (sykkelstamvegen), kollektivprioritering og knutepunktutvikling. I justert tilbud legger staten til grunn et årlig beløp på 283 mill. kr, et samlet beløp for den nye avtaleperioden på **3,4 mrd. 2017–kr**. Bevilgningene i 2018 og 2019 inngår i dette beløpet.

De lokale partenes krav er 6 mrd. kr i tolvårsperioden, dvs. 500 mill. kr/årlig.

Bruk av midler avsatt på post 30 (gang,- sykkel -og kollektivtiltak langs riksveg) var et sentralt tema på møtet i politisk styringsgruppemøte den 28.11. I møtet ble det fra statssekretærens side understreket at midlene som hovedregel skal gå til statlig infrastruktur. Det er noe fleksibilitet i bruk av disse midlene, f.eks. når nye riksveier legges utenom tettsteder og byer, og det ikke er hensiktsmessig å legge gang- og sykkelvei i den nye traseen. Statens vegvesen vurderer dette i hvert enkelt tilfelle, og må konsultere Samferdselsdepartementet ved tvilstilfeller. Dette gjelder både gang- og sykkeltiltak og kollektivknutepunkter.

I avtaleteksten er følgende formulering spilt inn fra lokalt hold: *Midlane skal som hovudregel gå til statleg infrastruktur. Det er noko fleksibilitet i bruk av desse midlane, og bruk utover reine riksvegtiltak må vurderast av styringsgruppa i kvart tilfelle.*

De lokale partene har signalisert at økt bidrag til programområdetiltak langs riksveg ikke er et tilstrekkelig insentiv til å inngå byvekstavtale med mindre det åpnes for at disse midlene også kan benyttes på fylkeskommunal og kommunal veg.

Statlige parters vurdering:

- Det statlige tilbudet om bidrag til gang,- sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg over post 30. økes til 350 mill. kr/årlig, dvs. en økning på 64 prosent i årlig bidrag sammenlignet med gjeldende avtale.
- Midler over post 30 skal som hovedregel gå til statlig infrastruktur, men det er en fleksibilitet knyttet til
 - Gang- og sykkelanlegg langs kommunal eller fylkesveg som har riksvegfunksjon.
 - Knutepunkt som i utgangspunktet er tenkt etablert med direkte atkomst fra riksveg, men som av areal- eller trafikktekniske årsaker blir lokalisert med atkomst fra en annen veg i umiddelbar nærhet til riksvegen.

- Det er Statens vegvesen Vegdirektoratet som skal vurdere bruken av midlene i hvert enkelt tilfelle. For statlige parter er det ikke aktuelt å gi styringsgruppen denne myndigheten.

Økning av belønningsmidler

I perioden 2018–2029 legger Staten til grunn en økning av belønningsmidlene fra 200 til 280 mill. kr. årlig. Totalt i avtaleperioden beløper den statlige rammen til belønningsmidler seg til **3,36 mrd. 2017-kr.** Bevilgningene i 2018 og 2019 inngår i dette beløpet. I opprinnelig tilbud var det lagt opp til en opptrapping fra første til andre seksårsperiode, dette er endret til en jevn fordeling over tolvårsperioden. Totalbeløpet er ikke endret.

De lokale partene har fremmet krav om 4,8 mrd. kr, 400 mill. kr/årlig i belønningsmidler.

Statlige parters vurdering: Innenfor de økonomiske rammene avsatt til byvekstvtaler i Nasjonal transportplan 2018–2029 har staten ikke mulighet til å imøtekomme de lokale partenes krav om 400 mill. kr/år til belønningsmidler.

3. Tilskuddsordning til lav- og nullutslippsteknologi

De lokale partene har foreslått at det avsettes 1 170 mill. kr til en ny belønningsordning for lav- og nullutslippsteknologi. Begrunnelsen er at fylkene trenger drahjelp for å sette fart på overgangen til fossilfrie løsninger.

Statlige parters vurdering: I Nasjonal transportplan 2018–2029 er de økonomiske rammene til byvekstvtaler fordelt på fire budsjettposter: 50/50-prosjektene, stasjons- og knutepunktutvikling lang jernbanen, gange- sykkel- og kollektivtiltak langs riksveg og belønningsmidler. Tilskudd til lav- og nullutslippsteknologi må eventuelt prioriteres innenfor budsjettposten for belønningsmidler.