



Dato: 6. juni 2018

Fra/til: Kl. 10-12

Referent: Mari Braaten Larssen

Møteleder: Anders B. Werp

Til stede:	Anne Gine Hestetun	Fylkesordfører, Hordaland kommune
	Rune Haugsdal	Fylkesrådmann, Hordaland kommune
	Anna Elisa Tryti	Byråd for byutvikling, Bergen kommune
	Anne Iren Fagerbakke	Kommunaldirektør, Bergen kommune
	Øivind H. Støle	Seksjonsleder, Bergen kommune
	Terje Mathiassen	Ordfører, Askøy kommune
	Petter Haraldsen Haugland	Kommunestyrerepresentant, Askøy kommune
	Eystein Venneslan	Rådmann, Askøy kommune
	Marianne Sandahl Bjørøy	Ordfører, Fjell kommune
	Astrid Aarhus Byrknes	Ordfører, Lindås kommune
	Ørjan Raknes Forthun	Rådmann, Lindås kommune
	Marie E. L. Bruarøy	Ordfører, Os kommune
	Kirsti Slotsvik	Jernbanedirektør, Jernbanedirektoratet
	Trond Høyde	Jernbanedirektoratet
	Lars Chr Stendal	Jernbanedirektoratet
	Terje Moe Gustavsen	Vegdirektør, Statens vegvesen
	Alberte Ruud	Vegdirektoratet
	Helge Eidsnes	Regionvegsjef, Statens vegvesen
	Solveig Paule	Påtroppende sekretariatsleder, Miljøløftet
	Torill Klinker	Avtroppende sekretariatsleder, Miljøløftet
	Kjell Kvingedal	Avdelingsdirektør, Fylkesmannen i Hordaland
	Aase Marthe J. Horigmo	Statssekretær, Kommunal- og moderniseringsdepartementet
	Erik Vieth Pedersen	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
	Elisabeth Dahle	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
	Anders B. Werp	Statssekretær, Samferdselsdepartementet
	Åse Nossum	Samferdselsdepartementet
	Terje Falch	Samferdselsdepartementet
	Susanne Stephansen	Samferdselsdepartementet
	Mari Braaten Larssen	Samferdselsdepartementet

Byvekstavtale Bergensområdet - referat fra møte i politisk styringsgruppe 06.06.18

1. Innledning og rammer for ny forhandling ved departementene

Det ble besluttet at møtene i politisk styringsgruppe skal være åpne for pressen. Dørene ble åpnet umiddelbart.

Møteinnkalling og dagsorden ble godkjent. Ingen hadde saker under pkt. 6 eventuelt.

Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet orienterte om føringer som vil bli lagt til grunn fra statens side i forhandlingene:

- Ny Nasjonal transportplan (NTP) for 2018-2029 er tråd i kraft. Arealbruk har fått en mer sentral plass i arbeidet med byvekstavgiftene. Flere nye kommuner er invitert til forhandlingene. Jernbanen skal ha en større plass. Gjeldende byvekstavgift for Bergen danner et godt grunnlag for det videre arbeidet.
- Potten til byvekstavgiftene i NTP 2018-2029 utgjør 66,4 mrd. 2017-kr. Beløpet ligger fast. Rammen er ikke forhåndsfordelt mellom byene. Midlene skal strekke lengst mulig. Prosjektets kvalitet opp mot nullvekstmålet vil bli lagt til grunn i fordelingen av midlene.
- Det ligger noen overordnede retningslinjer i NTP som er ufravikelige:
 - Nullvekstmålet for persontransport med bil ligger fast. Gjennomgangstrafikk, tungtransport og nyttetransport regnes ikke inn. Elbiler teller på lik linje med andre biler. Nullvekstmålet er statens viktigste og eneste premiss, og ressursbruken til staten vil bli målt opp mot dette. Kommunene som er med i avtalen, utgjør avtaleområdet. Dette blir utvidet 01.01.2020 som følge av kommunesammenslåingene.
 - Porteføljestyling ligger til grunn. Kostnadsøkninger må håndteres innenfor den avtalte rammen.
- Regional areal- og transportplan vil ligge til grunn i forhandlingene. I planen er det lagt opp til vekst i regionale vekstsoner. Kommunene må forplikte seg til å oppdatere kommuneplanene i tråd med regional plan. Staten må også følge opp i lokaliseringen av statlige virksomheter.

Os kommune pekte på at omegnskommunene er annerledes enn Bergen. Det blir lagt til grunn vedlikeholdsvekst i grendene. Det arbeides med fortetting og sykkel, men det finnes ikke et kollektivtilbud til alle. Innpendlingen med bil til Bergen må reduseres. Da trengs det pendlerparkering, kollektivtilbud og mer næringsareal i omegnskommunene. Regionale planer og statlige føringer er utfordrende for det lokale selvstyret.

Lindås kommune viste til at det må settes i gang arbeid med nye kommuneplaner etter kommunesammenslåingene. Inntil videre forholder de seg til gjeldende planer. Det ble understreket at forutsigbarhet i planarbeidet er viktig.

Fjell viste til utbyggingen av Sotrasambandet og utfordringen ved å få inn tilstrekkelige bompenginntekter samtidig som nullvekstmålet skal ligge til grunn.

Bergen kommune pekte på at det er store behov i Bergen, og at det ikke er ønskelig med vekst i bompengene. Det er viktig at kommunene arbeider sammen for å finne de gode løsningene som gir nullvekst slik at Bergensområdet får mest mulig av potten.

Hordaland fylkeskommune viste til at deres utgangspunkt er regional areal- og transportplan. Tiltak bør gjennomføres der hovedtrafikkstrømmene går. Det kan oppstå

et gap mellom finansieringsbehov og trafikkgrunnlag i nye bompengeprosjekter når nullvekstmålet legges til grunn.

2. Organisering av og deltakelse i forhandlingene

I ny NTP for 2018-2029 er det skissert en ny modell for organisering av byvekstavgiftene med en politisk styringsgruppe og administrativ forhandlingsgruppe. Kommunene oppnevner selv en representant til hver av disse gruppene. Representantene må ha fullmakter og mandat/handlingsrom, men kan ha med seg bisittere fra politisk ledelse eller administrasjonen etter behov.

Det skal gjennomføres minimum to møter i politisk styringsgruppe, hhv. innledningsvis og avslutningsvis i forhandlingene. De løpende forhandlingene skjer i administrativ forhandlingsgruppe.

Flere av kommunene ønsker å involvere opposisjonen i arbeidet. Særlig for kommunene som skal slå sammen med nabokommuner, er det nødvendig med bred forankring. Dette kan løses på ulike måter, f.eks. ved å etablere et kommunenettverk, bruke fellesnemndene som er etablert, utvide referansegruppen for gjeldende byvekstavgift eller gjennom en bisitterfunksjon i forhandlingene. Dette må vurderes nærmere, og behovet for forankring må veies opp mot ønsket om effektivitet i forhandlingene.

Etter at en ny byvekstavgift er inngått, vil departementene delta på møter ved noen milepæler i oppfølgingen. Samferdselsdepartementet ved statssekretær vil lede styringsgruppemøter der handlingsprogrammet og årlige budsjetter vedtas. Den løpende porteføljestylingen håndteres i utgangspunktet av Statens vegvesen.

Departementene har en ambisjon om å få på plass en avtale i løpet av 2018.

3. Statens gjennomgang av saker som inngår i forhandlingene

Mål for avtalen

Nullvekstmålet ligger til grunn. Byutredningen gir et godt faglig grunnlag for hvordan målet kan nås. Det må også tas hensyn til målet om sykkelandel på 20 pst. i byområdene, som ble fastsatt ved behandlingen av NTP 2018-2029. Nullvisjonen er også en viktig målsetting. For staten er det et viktig hensyn at nullvekstmålet, målet om økt sykkelandel og målet om å redusere transportulykkene i nullvisjonen ikke settes opp mot hverandre. Dette betyr at trafiksikkerhet i større grad må inkluderes i vurderingene.

Sammenheng mellom bypakke og byvekstavgift

Bypakke Bergen, Miljøløftet, skal være en del av byvekstavgiften. Styring av byvekstavgiften og bypakken skal være integrert. Dette oppfatter departementene at er tilfelle for Miljøløftet i dag.

Styringen av porteføljen i byvekstavgiften inkludert bypakken skal skje i tråd med prinsippene for god porteføljestyling.

Utvidelsen av avtaleområdet betyr at tre bompengepakker (Miljøløftet, Askøypakken og Nordhordlandspakken) og to store bompengeprosjekter (Sotrasambandet og Sveгатjørn – Rådal) vil ligge innenfor det geografiske området til avtalen. Styringen av disse og behovet for samordning for å nå målene i avtalen må vurderes i forhandlingene.

Finansiering

Det statlige bidraget inn i byvekstavtalen består av 50/50-midler til Bybanen, midler til tiltak langs riksveier for kollektivtransport, sykkel og gange, belønningsmidler og midler til utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbane. Prioriteringene av store vei- og jernbaneprosjekter er fastsatt gjennom NTP, og vil ikke være gjenstand for forhandlinger.

I reforhandlingene må det gjøres en samlet vurdering av det statlige bidraget i avtalen, og staten må også vurdere dette opp mot behovene i de andre byområdene. Bidragene til programområdetiltak langs riksveger og på jernbanen, Bybanen og belønningsmidler i Bergensområdet må ses i sammenheng. Staten har allerede forpliktet seg til å bidra med om lag 6 mrd. kr i gjeldende avtale.

Avtalen er et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunene, der alle partene bidrar innenfor sine ansvarsområder. Staten forventer derfor at de lokale partene bidrar med midler inn i avtalen og konkretiserer tydelige forpliktelser om arealbruk. Staten forventer også at statlige midler ikke kommer til erstatning for de lokale partenes økonomiske bidrag – både over egne budsjett og bompenger.

Store fylkeskommunale kollektivtransportprosjekter (50/50-prosjekter)

Det er satt av midler til fem 50/50-prosjekter i NTP 2018-2029, deriblant Bybanen til Fyllingsdalen.

Samferdselsdepartementet har besluttet at staten vil gå inn med et samlet bidrag på inntil 3329 mill. 2018-kr til dette prosjektet. I 2017 og 2018 er det allerede bevilget 350 mill. kr i statlig bidrag.

I NTP 2018-2029 står det også at staten skal bidra med en andel på 50 prosent til bybaneutbyggingen i Bergen, og det må legges til rette for en kontinuerlig utbygging av de planlagte bybanestrekningene, etter ferdigstillelse av banen til Fyllingsdalen. Dette innebærer at neste etappe, Bybanen til Åsane, kan inkluderes i forhandlingene og omtales i avtalen. Det er imidlertid ikke satt av statlige midler til prosjektet i NTP 2018-2029, og staten kan derfor ikke forplikte seg til 50/50-bidrag ved denne reforhandlingen.

Det er slått fast i NTP at eventuelle kostnadsøkninger for 50/50-prosjektene ut over det som er forutsatt i planen, skal dekkes innenfor den samlede økonomiske planrammen til byområdene på 66,4 mrd. kr. For Bybanen til Fyllingsdalen er økningen marginal. Staten styrker arbeidet med stram prosjektstyring og kostnadskontroll. Som følge av de store statlige bidragene til 50/50-ordningen blir noen av de nye virkemidlene tatt i bruk også for disse prosjektene. Dette innebærer at det skal etableres endringslogger fra KS1 til KS2, med beskrivelse av kostnader og konsekvenser, og at det fastsettes

styringsmål på bakgrunn av kommunedelplan eller før reguleringsplanarbeidet starter opp. Ordningen er omtalt i NTP 2018-2029.

Dette er nytt, og Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til den praktiske utformingen av systemet for 50/50-prosjektene. Disse kravene vil ikke gjelde Bybanen til Fyllingsdalen som er i utbyggingsfasen, men det vil være aktuelt for neste etappe til Åsane.

Belønningsmidler

Statlig bidrag i form av belønningsmidler skal vurderes i forhandlingene. Også her må nivået vurderes opp mot andre statlige bidrag i avtalen og den samlede rammen til byområdene. Belønningsmidlene vil kunne brukes på samme type tiltak som tidligere. I NTP 2018-2029 er det åpnet for at hele beløpet kan brukes på drift av kollektivtransport, dersom dette er ønskelig lokalt.

Drift av kollektivtransport

Det er viktig at det legges til rette for tilstrekkelige midler til drift av kollektivtransporten. Ikke minst gjelder dette for de viktige kollektivinvesteringene i Bybanen.

Drift er et fylkeskommunalt ansvar. Ev. statlig bidrag til kollektivtransport ut over rammetilskuddet ligger i belønningsmidlene, og her er handlingsrommet begrenset. Hordaland fylkeskommune må selv bidra aktivt til å få kartlagt behovene for driftsmidler. Dette gjelder både drift av kollektivtransport på ny kollektivinfrastruktur og for å utnytte ledig kapasitet i dagens infrastruktur. Mulige effektiviseringstiltak må vurderes.

Utvikling av stasjoner og knutepunkter langs jernbanen

I NTP 2018-2029 er det satt av om lag 1 mrd. kr til stasjons- og knutepunktutvikling langs jernbanen i byvekstavtalene. Midlene er ikke fordelt mellom byområdene eller mellom første og siste seksårsperiode. Fordelingen må skje i forhandlingene.

En viktig forutsetning for å prioritere midler til stasjons- og knutepunktutvikling er at kommunene bygger opp under investeringene ved å legge til rette for fortetting og vekst i og rundt knutepunktet.

Ny teknologi

Reformene i samferdselssektoren har, sammen med den teknologiske utviklingen, gitt flere muligheter til å utvikle et effektivt og klimavennlig transportsystem. Departementene ønsker å koble dette til arbeidet med byvekstavtalene.

Særlig i byområdene vil elektrifisering, autonomi, digitalisering, samvirkende systemer og nye tjenestekonsept (for eksempel "Mobility as a Service") sammen med organisatoriske endringer kunne gi stor effekt.

I forhandlingene skal partene aktivt undersøke hvordan dette kan bidra til å nå målene med byvekstavtalen. Der det er naturlig og hensiktsmessig kan dette koples til lokale initiativ om smarte byer e.l.

Areal

Byvekstavtalen skal sikre et godt rammeverk for løpende samarbeid om samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, jf. også Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Arealtiltak integreres i byvekstavtalen, og det stilles konkrete krav til lokale myndigheter og staten om arealtiltak, som sammen med transporttiltakene sikrer at partene når nullvekstmålet for persontransport med bil i avtaleområdet.

Et premiss i forhandlingene er at hoveddelen av veksten av nye boliger, handel og service, samt større arbeidsplasser og virksomheter med mange besøkende, legges til knutepunkter og ved viktige kollektivholdeplasser om man skal kunne innfri nullvekstmålet for Bergensområdet. Utviklingen i Bergensområdet skal skje med høy arealutnyttelse i de prioriterte vekstsonene i tråd med Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og kommuneplan for Bergen. Det stilles krav til lokale og regionale myndigheter om økt arealutnyttelse i de prioriterte vekstsonene i tråd med den regionale planen, og kommunene må forplikte seg til å revidere kommuneplanene i tråd med regional plan og bidra til at nullvekstmålet nås.

Staten skal på sin side forplikte seg til å bidra til en samordnet areal- og transportplanlegging i tråd med Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging, regional plan og byvekstavtalen. Dette gjelder f.eks. ved lokalisering av statlig virksomhet.

Forhandlingene om arealtiltak vil ta utgangspunkt i arealforpliktelsene i dagens byvekstavtale for det som gjelder Bergen kommune. For omegnskommunene vil forhandlingene om arealtiltak være basert på føringene i regional plan, som angir regionsentrene Kleppstø, Straume, Knarvik og Osøyro med regionale vekstsoner. Staten har en forventning om at arealkapittelet i byvekstavtalen konkretiseres ytterligere i forhold til dagens byvekstavtale. Dette kan skje gjennom å konkretisere arealtiltak og utarbeide tallfestede mål for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer både i Bergen og i de utpekte omegnskommunene basert på føringene i Regional plan for Bergensområdet.

Partene skal aktivt bidra til at den regionale planen blir realisert i tråd med avtalens målsettinger. Kommunene må forplikte seg til å følge opp disse målene og den regionale areal- og transportplanen i sin arealplanlegging og utbygging. Byvekstavtalen forutsetter samtidig at staten vil leve opp til den regionale planen og statlige planretningslinjer ved lokalisering av statlig virksomhet. Det forventes også at fylkeskommunen og kommunene følger opp den regionale planen ved lokalisering av fylkeskommunale og kommunale tjenester. Arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal lokaliseres i definerte senterområder ved knutepunkter i kollektivtrafikken i samsvar med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og regional plan.

4. Lokale parterers innspill til forhandlingene

Bergen kommune viste til sine innspill tidligere i møtet, men ba statssekretær Werp utdype det som ble sagt om Bybanen til Åsane under pkt. 3 på dagsorden. Werp viste til at prosjektet er omtalt verbalt i NTP 2018-2029, men at det ikke er satt av midler. Staten er positiv til prosjektet. Det kan inkluderes i forhandlingene og omtales i avtalen. Staten ønsker å legge til rette for kontinuerlig utbygging.

Videre var Bergen kommune opptatt av at bolig-, areal- og transportplanlegging er grunnlaget, og de oppfordret Kommunal- og moderniseringsdepartementet til å se på mulig virkemidler mht. boligbygging, eksempelvis bruk av boligbyggeprogram.

Askøy kommune orienterte om arealtenkningen i kommunen, og at den ikke er i motsetning til det som ligger i byvekstavtalen. Fortetting legges til grunn. Arealplanen revideres. Kommunen ønsker hjelp gjennom avtalen til å styrke kollektivsatsingen. De er opptatt av kollektivtransport til sjøs, "den blå bybanen". Kleppestø er regionsenter, hvor det legges til rette for vekst. I tillegg er det pekt ut lokale senter i kommunen, som vil være kollektivknutepunkt. Kapasiteten på Askøybrua er fullt utnyttet, og mange ønsker seg ny bru. En alternativ strategi er å satse på kollektivtransport med kollektivfelt og innfartsparkering.

Fjell kommune var bekymret for at kommunesammenslåingen ikke blir tatt på alvor. Nye Øygarden kommune blir stor. Det er allerede fortettet mye. Utviklingen kan ikke bare skje i Straume. Det må diskuteres hvor knutepunktene skal ligge, og det må bygges opp et kollektivnett rundt dem. Sotrasambandet gir et løft for kollektivtransport, sykkel, gange og bedre framkommelighet.

Os kommune viste til pågående arbeid med senterstruktur. Det legges til rette for kollektivtransport, sykkel og gange til Osøyro fra andre steder i kommunen. Pendlingen med bil til Bergen må reduseres. Det er behov for gode tilkomstveier til E39. Etablering av næringsområdet Lyseparken er viktig for næringslivet. Frekvensen på ekspressruter til/fra Bergen er viktig. Gjennomgangstrafikk østover må føres utenom Osøyro. Det er behov for pendler- og sykkelparkering.

Lindås kommune viste til intensjonsavtalen for nye Alver kommune. Hele den nye kommunen skal utvikles, og det vil bli krevende. Det er ønske om innfartsparkering flere steder i kommunen, og matebusser til knutepunkt. Utvikling av den blå bybanen er viktig. Overflateparkering må vekke for å få til fortetting. Det må være mulig å komme seg raskt til Bergen. Utbygging av Vågsbotn – Klauvaneset med kollektivfelt er nødvendig for å få flere over på kollektiv. I mellomtiden må det være gode løsninger med båt.

5. Videre prosess og framdrift

Departementene ba om innspill hvis det vurderes som aktuelt med møte i politisk styringsgruppe. Forhandlingene vil nå fortsette i den administrative forhandlingsgruppen som ledes av Statens vegvesen. Tentativ dato er 24. august. Denne gruppen får også ansvaret for å lage et første utkast til avtaletekst.