



Møtepapir

Styringsgruppa for Miljøløftet

Møte 3/2018, Klokkeslett: 09:00-12:30, Dato: 9. februar 2018,

Fylkesbygget, Agnes Mowinckels gate 5, Bergen.

Saksbehandler: Torill Klinker
Dato: 05.02.2018
Dok: Møtepapir SG 0318 Miljøløftet

Sakliste

- Sak 11/18 Godkjenning av innkalling og sakliste
- Sak 12/18 Godkjenning av referat frå møte 02/18
- Sak 13/18 Bompenggeordninga: Prisjustering og innføring av miljødifferensierte takstar
- Sak 14/18 Rushtidsavgift i nye bomsnitt på Torget og i Straumeveien
- Sak 15/18 Status bygging av nye bomstasjonar
- Sak 16/18 Presentasjon ny nettside
- Sak 17/18 Framdriftsplan Handlingsprogram 2019-2022
- Sak 18/18 Utviding av vikariat kommunikasjonsansvarleg
- Sak 19/18 Utviding av avtaleområdet
- Sak 20/18 Eventuelt



Sak 11/18 Godkjenning av innkalling og saksliste

Forslag til vedtak:

Innkalling og sakliste blir godkjent.

Sak 12/18 Godkjenning av referat frå møte 02/18

Referat er vedlagt i **vedlegg 1**.

Forslag til vedtak:

Vedlagt referat blir godkjent.

Sak 13/18 Bompenggeordninga: Prisjustering og innføring av miljødifferensierte takstar

Bypakke Bergen er vedteken gjennom Stortinget si behandling av Prop. 11 S (2017-2018). Til grunn for finansieringsplanen i proposisjonen er det føresett at miljødifferensierte takstar vert innført så snart som råd etter at Stortinget har fatta vedtak. I utrekningane er det lagt til grunn at miljødifferensierte takstar vert sett i drift frå 1.1.2018. Føresetnaden om innføring av miljødifferensierte takstar frå januar 2018 er også lagt til grunn i den eksterne kvalitetssikringa av bypakken.

Ein nærare omtale av saka finn de i **vedlegg 2**.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa vedtek å innføre miljødifferensierte takstar så snart som råd og i tråd med vedlagt notat.

Sak 14/18 Rushtidsavgift i nye bomsnitt på Torget og i Straumeveien

I Stortingsproposisjon 11 S heiter det at *det blir ikkje innført tidsdifferensierte takstar i dei nye bomstasjonane.*

For det nye bomsnittet på Torget er det særleg ynskjeleg å avgrensa trafikken. Bomstasjonen vert også liggande innanfor andre bomsnitt med rushtidsavgift. Det synest difor naturleg å innføre rushtidsavgift også på Torget.

Den nye bomstasjonen på Straumevegen vert også liggande innanfor etablerte bomsnitt med rushtidsavgift. For at bomsystemet skal oppfattast logisk for trafikantane, og for å unngå omkøyring, er det naturleg at bomstasjonen i Straumevegen også får rushtidsavgift.

Det er ikkje naudsynt å gjennomgå eit nytt løp med Stortingsproposisjon, men det er behov for eit lokalpolitisk vedtak i Bergen kommune. Deretter kan Samferdseldepartementet orientera Stortinget om vedtaket.



Forslag til vedtak:

Styringsgruppa tek saka til orientering og ber Bergen kommune fatta dei naudsynte lokalpolitiske vedtak for innføring av rushtidsavgift også på Torget og Straumevegen.



Sak 15/18 Status bygging av nye bomstasjonar

SVV orienterer om prosjekt bygging av nye bomsnitt.

*Forslag til vedtak:
Styringsgruppa tek saka til orientering.*

Sak 16/18 Presentasjon ny nettside

Orientering om status for arbeidet med ny nettside.

*Forslag til vedtak:
Styringsgruppa tek saka til orientering og vedtek at administrativ koordineringsgruppe er styringsgruppe for utvikling av nye nettsider.*

Sak 17/18 Framdriftsplan Handlingsprogram 2019-2022

Det er behov for å rullera Handlingsprogrammet for Miljøløftet innan sommaren 2018. Partane er i gong med arbeidet. Styringsgruppa vil etter planen få handlingsprogrammet til orientering på møtet den 6. april, med plan om vedtak på møtet den 27. april. Med denne framdriftsplanen er ein i rute til lokale vedtak i Fylkesting og Bystyre i juni 2018. Revidert handlingsprogram skal danne grunnlag for budsjettinnspel til Statsbudsjettet for 2019, og gje rammer for investeringsbudsjett for neste 4-årsperiode.

*Forslag til vedtak:
Styringsgruppa tek saka til orientering.*

Sak 18/18 Utviding av vikariat kommunikasjonsansvarleg

Orientering om auka satsing på kommunikasjonsarbeid i Miljøløftet og ynskje om utviding av vikariat. Sjå vedlegg 3.

*Forslag til vedtak:
I tråd med **vedlegg 3** vert vikariat for kommunikasjonsansvarlig utvida til 31.12.2018. Avgjerd om eventuell oppretting av ny stilling på kommunikasjon vert teke i samband med handlingsprogram 2019-2022.*



Sak 19/18 Utviding av avtaleområdet

Hordaland fylkeskommune legg fram framlegg til prosess for involvering av nabokommunane i den vidare prosessen kring utviding av avtaleområdet. Sjå **vedlegg 4**. (Vert ettersendt.)

*Forslag til vedtak:
Styringsgruppa tek saka til orientering*

Sak 20/18 Eventuelt

Vedlegg 2

Notat

Til: Sekretariat for Miljøløftet

Frå: Styring- og strategistab

Kopi:

Sakshandsamar/telefon:

Kristian Bauge / 55 51 63 37

Vår dato: 29.01.2018

Vår referanse:

Prisjustering og innføring av miljødifferensierte takstar

Dette notatet er utarbeidd for å vise kva effektar innføringstidspunkt for miljødifferensierte takster i Bypakke Bergen vil ha for finansieringa til pakken. Det er òg vist til retningslinjer for prisjustering av bompengetakstane i tråd med prisutviklinga.

Bakgrunn

Bypakke Bergen er vedteken gjennom Stortinget si behandling av Prop. 11 S (2017–2018). Til grunn for finansieringsplanen i proposisjonen er det føresett at miljødifferensierte takster vert innført «*så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka*». I berekningane er det lagt til grunn at miljødifferensierte takster vart sett i drift frå 1.1.2018. Føresetnaden om innføring av miljødifferensierte takstar frå januar 2018 er òg lagt til grunn i den eksterne kvalitetssikringa av bypakken.

Prosess

Før miljødifferensierte takstar kan innførast vert det kravd at det er inngått ein tilleggsavtale mellom Bergen bompengeselskap AS/Ferde AS og vegdirektoratet. Statens vegvesen held no på med å utforme tilleggsavtalen. Når tilleggsavtalen er signert vil vegdirektoratet fatte nytt



takstvedtak. Det er krav til kunngjering av takstvedtaket 4–6 veker før omlegging til nytt takst- og rabattsystem kan innførast.

Ferde AS ønskjer at omlegging skal skje den 1. i aktuell måned grunna rapportering av inntekter og trafikk.

Effektar av utsett innføring av miljødifferensierte takstar

Inntektsberekningane for den nye bypakken viser at ein ved omlegging til miljødifferensierte takstar i dagens bomstasjonar, før dei nye bomstasjonane vert sett i drift, vil auke brutto bompengainntekt til om lag 895 millionar kroner, mot om lag 650 millionar kroner i dag (foreløpige tall for 2017). Inntektsauken ville vore om lag 250 millionar kroner for 2018 dersom miljødifferensierte takstar vart innført 1. januar.

Inntektsauken frå dagens situasjon utgjer om lag 21 millionar kroner per måned. Med andre ord vert tappt bompengainntekt målt mot finansieringsplanen i proposisjonen 21 millionar kroner per måned inntil miljødifferensierte takstar er på plass. Utsett innføring av miljødifferensierte takstar, vil kunne føre til at anleggstart for prosjekta som kjem lengre ut i perioden må utsettast.

Prisjustering i tråd med konsumprisindeksen (KPI)

Berekningane som ligg til grunn for Bypakke Bergen er utført i 2016-prisar. Då proposisjonen vart lagt fram vart det presentert bompengetakstar i 2017-prisar, jf. tabell 6.2 i proposisjonen:

	2017-kr					
	Takstgruppe 1			Takstgruppe 2		
	Diesel	Normal-takst	Null-utslepp	Euro V og eldre	Euro VI	Null-utslepp
Utanfor rushtid	29	24	0	67	36	0
Rushtid (0630–0900 og 1500–1700) ¹	54	49	0	118	72	0

¹ Rushtidsavgift skal berre betalast i eksisterande bomstasjonar.



Takstane er prisjustert frå 2016–kroner til 2017–kroner med Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. Framskiving til 2018–kroner med Finansdepartementets venta indeks for veganlegg på 2,0 pst. gir ikkje endring for normaltakst for takstgruppe 1 frå tabellen vist over. Det vert derfor ikkje naudsynt å justere takstane ved omlegging til miljødifferensierte takstar.

Takstane skal prisjusterast i tråd med konsumprisindeksen i innkrevjingsperioden. Det vert naturleg at justering skjer årleg, eller når indeksen har vakse tilstrekkeleg til at normaltakst for takstgruppe 1 kan justerast med ei krone. Bompengetakstar skal skiltast i heile kroner.

Styring etter gjennomsnittleg inntekt per passering

Statens vegvesen, vegdirektoratet vil fatte nytt takstvedtak for Bypakke Bergen/Miljøløftet. I takstvedtaket vil det visast til at bompengeinntektene til pakken skal styrast etter gjennomsnittleg inntekt per passering, slik det er omtalt i proposisjonen. Det er lagt til grunn at gjennomsnittleg inntekt per passering (med miljødifferensierte takstar) vil være 17,60 2017–kr inntil dei nye bomstasjonane er sett i drift, og 11,50 2017–kroner når dei nye stasjonane er på plass.

Eitt til to år etter at takstane er lagt om, eller når styringsgruppa finn det naudsynt, vil Statens vegvesen og bompengeselskapet gå gjennom trafikk- og inntektstal for å vurdere om det er naudsynt å endre prisforholdet mellom takstgruppene for å oppnå gjennomsnittleg inntekt per passering som vist i proposisjonen.

Justering av takstane i tråd med veksten i KPI, og justering av takstane for å halde gjennomsnittleg inntekt per passering på om lag 11,50 2017–kroner vert gjort over heile innkrevjingsperioden.

Vedlegg 3

Notat

Utvidelse av vikariat for kommunikasjonsansvarlig

Bergensprogrammet har de siste årene hatt en fast stilling på kommunikasjon, og Miljøløftet har hittil hatt tilsvarende stillingsomfang tilgjengelig. Oppgavene som har vært tillagt denne stillingen er i hovedsak:

- lede kommunikasjonsgruppen i Bergensprogrammet/Miljøløftet
- kommunikasjonsrådgiver for prosjekter tilknyttet Bergensprogrammet/Miljøløftet
- prosjektkommunikasjon, herunder folkemøter, nærinfo, annonser etc. knyttet til byggeprosjekter i regi av Bergensprogrammet/Miljøløftet.
- koordinering med partene om arrangementer og markeringer, for eksempel åpninger, mobilitetsuken og kampanjer.
- redaktør for bergensprogrammet.no
- mediehandtering, herunder innsalg, pressemeldinger og mediekontakt Bergensprogrammet/Miljøløftet
- medieovervåking
- internkommunikasjon mellom partene i Bergensprogrammet/Miljøløftet

Det er signalisert fra styringsgruppen at det er ønskelig med økt fokus på synliggjøring når vi nå lanserer Miljøløftet. Dette er viktig for å styrke kjennskap til og kunnskap om Miljøløftet og for at bompengoordningen skal ha legitimitet i befolkningen. Kommunikasjonsarbeid er på lik linje med investeringsprosjektene et viktig tiltak for å nå nullvekstmålet, noe som også fremgår av byutredningen.

I Miljøløftet har den kommunikasjonsansvarlige i tillegg til de oppgavene som er nevnt ovenfor også ansvar for utvikling av nye nettsider og grafisk profil. Utarbeidelse av ny kommunikasjonsstrategi, gjennomføring av nullpunktanalyse og lansering av Miljøløftet i offentligheten er andre oppgaver som vil tilfalle kommunikasjonsansvarlig i tiden fremover. Dette er krevende oppgaver. Det er opplagt at en strategi med større fokus på ekstern kommunikasjon og synliggjøring vil kreve mer kommunikasjonsressurser. Videre vil kommunikasjonsarbeidet sannsynligvis bli enda mer krevende når avtaleområdet utvides etter reforhandlingene av byvekstavtalen. Det er med andre ord flere gode grunner til å styrke kapasiteten innenfor kommunikasjon.

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Det foreslås derfor at det i forbindelse med rullering av handlingsprogrammet prioriteres midler til ett ekstra årsverk innenfor kommunikasjon fra 1.1 2019. Det er per d.d. ansatt vikar i kommunikasjonsstillingen da fast ansatt kommunikasjonsmedarbeider er i permisjon. Vikar Kristoffer Monsen har blant annet hatt hovedansvaret for utvikling av nye nettsider. For å sikre kontinuitet i dette arbeidet foreslås det derfor at vikariatet utvides til å gjelde ut 2018, inntil evt. fast kommunikasjonsmedarbeider tilsette. Disse utvidelsene vil kunne gjennomføres innenfor eksisterende økonomiske rammer.

Notat

Dato:

Arkivsak: -

Saksbehandlar: Matti Torgersen, Hans-Christian Engum

Til: Samhandlingsforum

Frå:

Byvekstavgift – Utviding av avtaleområde og avtalepartar

1. Bakgrunn

Dette notatet er oppdatert etter at styringsgruppa drøfta problemstillinga i sitt møte 6. desember. Styringsgruppa gav signal om at det er aktuelt å starte prosessen med eit arrangement der fleire kommunar enn dei som er inkludert i tiltaksområdet for nullvekst vert inviterte. Ein skal dermed gå breitt ut i starten av denne prosessen.

Notatet er oppdatert med dette som bakgrunn. Endringane er knytt til kapittel 3 om geografisk avgrensing, kapittel 8 om økonomiske rammer og kapittel 9 om organisering og prosess.

2. Mål og premisser for byvekstavgiften

I gjeldande byvekstavgift 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. Byvekstavgiften avgrensar målet til å gjelde Bergen kommune, men dei regionale planane utvider målet til å gjelde heile Bergensområdet (12 kommunar).

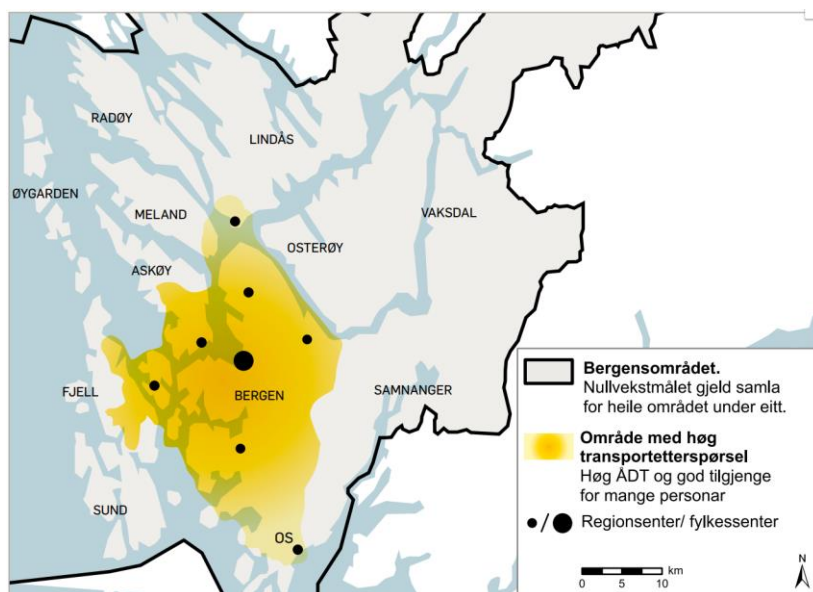
I *Regional areal- og transportplan for Bergensområdet* og *Regional transportplan for Hordaland* er byvekstavgiften eit tiltak for å innfri nullvekstmålet. Dei regionale planane har likevel ein breiare målstruktur, og alle måla må ligge til grunn for samfunnsutviklinga. I tillegg til dei to nemnte planane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

I rammeverket for byvekstavgiften/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.

3. Avtaleparter og geografisk avgrensning av eit mogleg utvida avtaleområde

Byvekstavtalen som er inngått slår fast at den skal bli reforhandla allereie i 2018 basert på NTP 2018-2029. Ved revisjon skal det bli vurdert om avtalen skal bli utvida til å gjelde fleire kommunar. Spørsmålet er kva kommunar som er aktuelle å inkludere i prosessen.

Regional areal- og transportplan definerer fleire strategiar på transportfeltet, og differensiert og målretta bruk av verkemidlar for å nå nullvekstmålet er ein av dei. Planen definerer eit tiltaksområde for nullvekst gitt i figuren under.



Tiltaksområdet er avgrensa etter kriterier om høg ÅDT og god tilgjenge for mange personar, og er eit uttrykk for kor ein har den største transporttettersspørsele. Innanfor dette området vil ein ha størst effekt av restriktive tiltak, men også størst potensiale for å endre reisevanar. Dermed er det også her investeringar og positive verkemiddel vil ha best effekt.

Tiltaksområdet kan nyttast som grunnlag til å peike ut kommunar som bør inkluderast i eit utvida avtaleområde. Området inkluderer alle regionsenterkommunane i Bergensområdet, i tillegg til deler av Meland. Desse kommunane er dermed dei mest aktuelle kommunane å trekke inn.

Fleire kommunar i Bergensområdet har vedtak om samanslåing, og det vil bli nye storkommunar både i vest, nord og sør. Dette kan vere eit argument for å ta inn endå fleire kommunar i prosessen fordi dei allereie i fyrste del av avtaleperioden blir slått saman med regionsenterkommunen. Når desse kommunane vert forplikta av ein eventuell avtale, kan det bli argumentert for at det er rimeleg at dei er med i forhandlingane. På den andre sidan kan ein utfordre regionsenterkommunane til å forhandle på vegne av heile den nye storkommunen. Ein kan eventuelt nytte forhandlingsutvala som allereie er etablert i samanslåingsprosessane, til også å drøfte byvekstavtalen. Avtalen vil måtte bli reforhandla fleire gangar, og på sikt vil dermed alle kommunane bli involvert. I tillegg har kommunar som Vaksdal og Osterøy stor innpendling til Bergen, og blir med dette berørt av tiltak i byvekstavtalen.

Styringsgruppa har avgjort at alle kommunane i Bergensområdet slik dette er definert i Regional areal- og transportplan skal bli invitert til eit arrangement der utviding av avtaleområdet er tema. Dette vil sikre at alle har same informasjon og sikre ei breiare forankring for det vidare arbeidet. Fusa kjem til å bli ein del av Bjørnefjorden kommune og bør difor bli inkludert i eit slikt møte. Utover dette bør ein ikkje involvere kommunar utanfor planområdet til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, mellom anna fordi nullvekstmålet ikkje gjeld utanfor planområdet.

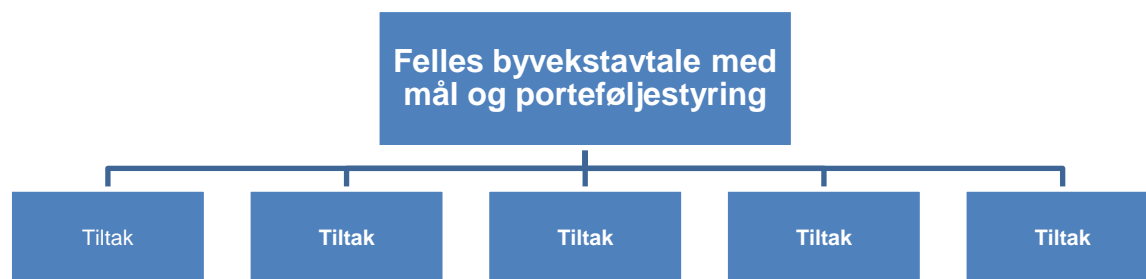
Administrativt vert det tilrådd at tiltaksområdet for nullvekst blir lagt til grunn for val av avtalepartar, og at representantar frå kommunane Alversund, nye Øygarden, Bjørnefjorden og Askøy vert invitert til forhandlingane.

4. Avtalemodeller

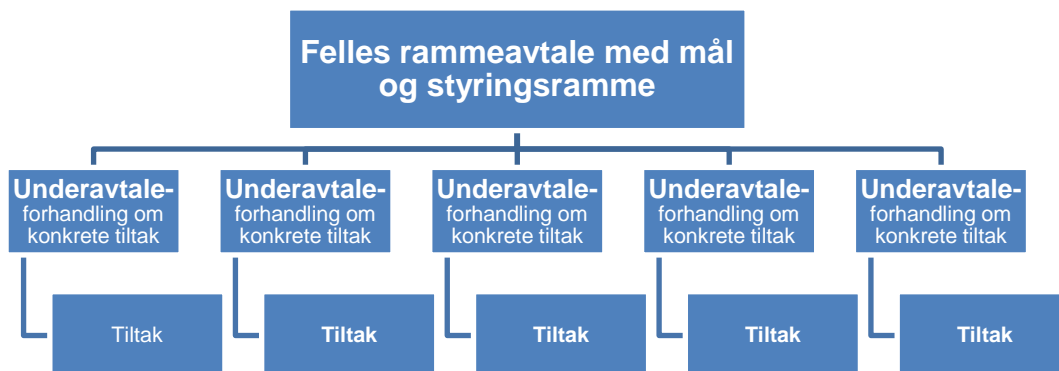
I gjeldande avtale er det ein avtaledel og ein rekkje vedlegg, m.a inngår bypakke for Bergen som vedlegg. Dagens avtale kan utvidast til å også å omfatte regionsenterkommunane rundt Bergen. Kva som bør gjerast, er i stor mon opp til om det skal utarbeidast ei felles portefølgjestyring for alle prosjekt, uavhengig av kva for kommune dei ligg i. Det kan etter vår vurdering bli gjennomført avtaler etter to modeller:

1. Fullintegrert felles avtale med portefølgjestyring
2. Ein felles rammeavtale med underavtalar med einskilde kommunar/regionar.

Modell 1 inneber ein fullt integrert felles avtale med felles forhandlingar og portefølgjestyringssystem der tiltak blir prioritert på grunnlag av ein heilskapleg vurdering av bidrag til måloppnåing, disponible midlar, samfunnsøkonomisk lønnsemd, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring.



Modell 2 inneber at det vert ei felles rammeavtale for alle som inngår i forhandlingane, med separate underavtalar. Her kan det tenkjast separate avtalar med kvar einskild avtalepart, eller eventuelt ei felles avtale med alle aktuelle omegnskommunar. Rammeavtalen kan omfatte felles målsetjingar og forpliktingar og fordeling av midlar mellom partane. I denne modellen vert det ikkje felles portefølgjestyring, men underavtalane må kvar for seg synleggjere deira bidrag til å oppfylle måla i rammeavtalen.



Val av avtalestruktur heng også nært saman med om alle tiltak skal forhandles parallelt både med Bergen kommune og omegnskommunane, eller om det skal setjast av eigne pottar med midlar til forhandlingane med omegnskommunane. Om det skal avsetjast eigne midlar, kan dette enten skje ved at det innleiingsvis i forhandlingane blir avsett enten ein pott til alle omegnskommunane, eller pottar til kvar av kommunane.

Ideelt sett bør det vere eit felles portefølgjestyringsssystem. Det gir eit best mogleg samla system for prioritering av tiltak og for måloppnåing. Samstundes er det ei utfordring i Bergensområdet at det er fleire ulike bompengepakkar/prosjekt. Ut i frå nytteprinsippet skal dei som betaler bompengar også ha nytte av det tiltaket som prosjektet skal finansiere. Det gjer at ein ikkje kan bruke bompengar i Bergen til å finansiere tiltak i omegnskommunane, og visa versa. Uavhengig av modell vil lokal finansiering av avtalen bli gjort med bompengar som blir innkrevd i området.

Etter vår oppfatning treng ikkje eit felles portefølgjestyringsssystem likevel vere i vegen for ein felles avtalestruktur. Avtalen må i så fall klargjere kva tiltak som ikkje blir omfatta av ei felles portefølgjestyring grunna finansiering i bompakkar.

I avtalen for Nord-Jæren inngår alle kommunane i ein felles avtale (4 kommunar). Forskjellen til Bergensområdet er at kommunane på Nord-Jæren er meir geografisk integrerte, og det er mindre forskjell på befolkningsstorleiken på kommunane, samt at kommunane har ein felles bompengepakke for heile området. Ut i frå dette kan prosessen med ein felles avtale å vere meir komplisert i Bergensområdet

Føremønen med ein felles avtalestruktur er elles at det kan gje ein sterkare forplikting til avtalen ved at alle partar deltek i forhandlingane. Byvekstavtalane følgjer elles i stor grad ein felles mal for alle storbyregionane.

Ei felles rammeavtale med underavtaler er truleg forhandlingsteknisk enklare, ettersom ein kan ha separate forhandlingar med einskildkommunar. Ein kan i innleiande forhandlingar fastsetje ei ramme for avtale med omegnskommunane. Dette kan både gjerast som ei felles ramme for alle omegnskommunane, alternativt ei ramme for kvar av omegnskommunane som går inn i avtalane. Ein slik to-trinnsprosess kan gjere det lettare å detaljere avtalene, og færre partar kan gjere det lettare å kome til semje.

Modell 1 inneber fullt integrerte bompengepakker, og er i realiteten ein regionpakke slik ein har forsøkt å etablere tidlegare i Bergensområdet. Ei slik modell vil vere svært krevjande å få til på kort sikt, men kan vere eit langsiktig mål. Modell 2 kan vere ei enklare løysing å få etablert på kort sikt, og kan eventuelt bli erstatta av modell 1 ved seinare revisjonar av avtalen.

Vi vil likevel rå til at ein tek sikte på ein felles avtale, særleg av di det bidreg til felles forpliktingar til målsetjingane i byvekstavtalen og ut i frå behovet for felles portefølgjestyring. Prosjekta bør også bli sett i ein samanheng, slik at prosjekta med best måloppnåing vert prioriterte, uavhengig av kva for ein kommune midlane brukast i. Rammeavtale kan vere ein opsjon om ein ikkje kjem til semje om eit felles avtaleverk, eller om forhandlingane vert for kompliserte. Dette er noko ein kan kome attende til om prosessen blir for krevjande, men at ein forsøker å utarbeide felles forhandlingar der også omegnskommunane tek del.

5 Tema som kan inngå i forhandlingar.

Avtalene må både innehalde forpliktingar og positive verkemiddel. Nedanfor er det ramsa opp ein del tema som bør inngå i avtalane. Det kan kome andre tema i tillegg i løpet av forhandlingane.

Areal

Det må vere ein føresetnad for avtalen at den byggjer på gjeldande planverk for regionale avtaler, særleg Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. I gjeldande avtale er det lagt vekt på at konsentrert byutvikling rundt kollektivknutepunkter er vesentleg for å utvikle eit attraktivt og velfungerande kollektivsystem, og det er lagt opp til å redusere transportbehovet gjennom målretta arealbruk. Vekst skal skje i ein fleirkjerna struktur, med konsentrert vekst i strategisk utvalde vekstsoner. Målsettinga er at hovudtyngda av veksten i bustader og arbeidsplasser skal skje innanfor desse regionale vekstsonene. Dette må ligge som ein premis for avtalene, med krav om at dette vert fylgt opp i rullering av kommuneplanane for dei nye kommunane.

Bompengar.

Bypakken Miljøløftet inngår i avtalen. Det må avklarast i kva grad bompengeprojekt i omegnskommunane skal inngå i avtalene. Dette gjeld både bompengepakkan i Nordhordland og på Askøy, samt dei nye

bompengeprosjekta E39 Sveгатjørn-Rådal og Rv555 Sotrasambandet. På sikt bør det vere eit krav at bompengepakane i større grad vert samordna og også brukt som eit verkemiddel inn i byvekstavtalane.

Parkering.

Det vil vere aktuelt å innarbeide krav i kommuneplanar mv. til parkeringsnormer som omfattar både kontor- og forretningslokalar. Innfartsparkering kan også vere gjenstand for forhandlingar.

Programområdetiltak

Bruk av midlar til programområdetiltak til gang, sykkel, kollektivtilrettelegging og vegutbetring må avklarast i avtalene. Dette kan gjelde finansiering av gang- og sykkelveggar, framkomstiltak innan kollektivtrafikk, terminalar mv. Vegutbetringstiltak for å betre trafikksituasjonen rundt knutepunkt og sentrumsområde kan også vere aktuelle tiltak.

Kollektivtrafikk

Avtalane bør innehalde tiltak for å betre rutetilbodet for kollektivtrafikk. Det kan gjelde utviding av dagens tilbod og innføring av nye tilbod.

Andre typar av midlar

Statens Vegvesen kan bruke av riksvegmidlar (programområdetiltak mv) inn i avtalene. Det må også vurderast om det er andre midlar som kan nyttast (sykkelbyavtalar mv). Det kan også bli søkt om andre typar av midlar frå sentrale styresmakter, t.d. til ulike utgreiingar og analysar.

Indikatorar

Dagens byvekstavtale har eit sett av indikatorar for å dokumentere effekt av tiltaka. Det må avklarast om dei same indikatorane som er i dagens byvekstavtale skal nyttast, eventuelt om dei skal supplerast/endrast. I RATP er det gitt eit tiltak som inneber å utarbeide eit indikatorsett som grunnlag for å vurdere om måla vert oppnådd. Dette må også bli sett i samanheng med byvekstavtalen.

6 Status kommuneplanar

Arealpolitikk er ein integrert del av dagens byvekstavtale, og dette vil ikkje bli mindre relevant ved utviding av planområdet. Regional areal- og transportplan for Bergensområdet vil også i ei utvida avtale vere eit felles rammeverk for avtalen. Det er likevel kommunane som konkret må følgje opp strategiane i regional plan i sine kommuneplanar, og det vil vere behov for at fleire av kommunane rullerer sine planar. Tabellen under gir ei kort oversikt over status på kommuneplanens arealdel og om det er planar om rulleringsprosessar. Fleire av regionsenterkommunane er i gang med rullering, eller har planlagt å starte i 2018.

Tabell 1. Status KPA i kommunane i Bergensområdet.

Kommune	KPA vedteken i år	Planlagt rullering
Bergen	2013	Forslag til KPA Bergen 2016 er på høyring hausten 2017.
Askøy	2012	Planprogram vedteken. Ny plan forventa vedteken i 2018.
Fjell	2015	Ikkje planar om rullering. Prioriterer KDP for Straume og Lillesotra.
Lindås	2011	Har starta rullering. Planprogram på høyring i 2018?
Os	2012	Planprogram vedteken i 2016, arbeid med rullering pågår.
Osterøy	2011	Skal starte rullering i 2018.
Meland	2015	Starta rullering i 2017 med fokus på utvalde tema: Havbruksnæring, massehandtering, reiselivsrelatert næring, ny barneskule, Sambandet Vest, og parkeringsareal for turområder.
Radøy	2011	Delrevisjon i løpet av 2018 med særskilt fokus på strandsone.

Samnanger	2011	Arealdel har vore på 2.gongs offentleg høyring og ettersyn i 2017.
Sund	2011	Planprogram vedteken 2017. Prosess pågår.
Vaksdal	2007	Planprogram vedteken i 2015. Utkast klårt i løpet av 2017?
Øygarden	2014	Ikkje planar om rullering. Prioriterer KDP for Rongøy.

7 Status bompengepakkar

Tabellen under viser status for når det er planlagt at bompengepakkar/prosjekt er nedbetalt i Bergensområdet.

	Bompengelån nedbetalt
Askøypakken	2028
Nordhordlandspakken	2030
Rv555 Sotrasambandet	2044
E39 Svegatjørn-Rådal	2038
Miljøløftet	2039

Bompengepakkanne kan sjølvstøtt bli reviderte undervegs, slik at dei kan delfinansiere tiltak i byvekstavtalane. Dette vil kunne krevje ny handsaming i Stortinget.

8 Økonomiske rammer for byvekstavtalane

I gjeldande byvekstavgift for Bergen er det lagt til grunn 1 500 mill. kr for perioden 2018-23 i statleg bidrag til programområdetiltak langs riksveg for kollektivtrafikk, sykling og gåing. For 2017 er det i avtalen avsett 217 mill kr. Staten dekkjer vidare 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrensa i avtalen, p.t. 3,1 mrd. 2016-kroner.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene inngår også i byvekstavtalen. Desse er nå 200 mill. kr per år fram til og med 2018.

Hordaland fylkeskommune sitt bidrag er på 255 mill. per år. (2017-kr)

Rammene for forhandlingane i den nye byvekstavtalen er ikkje avklara. Dei statlege programområdemidlane aukar for alle dei 9 byområda aukar frå 204 mill kr i årleg på landsbasis til 1 139 mill kr i årleg gjennomsnitt i perioden 2018-23. Det kan vere grunn til å peike på at dei allereie inngåtte bymiljø/byvekstavtalane, er underfinansierte i statsbudsjettet for 2017, og er også underfinansierte i 2018-budsjettet. Dei allereie etablerte avtalene med dei fire største byane vil også leggje beslag på ein stor del av midlane. Det vil seie at når avtalen skal reforhandlast og fleire kommunar skal inn i avtalen, vil ikkje denne auken i midlar svare til den auken staten tilbyr i dei nye reforhandla byvekstavtalane. Midlar til store kollektivprosjekt går i byvekstavtalen for Bergen til bybanen, og blir ikkje gjenstand for forhandlingar med omegnskommunane.

Belønningsordninga vert redusert frå 1 568 mill. kr i 2017 til 1 433 mill kr. i årleg gjennomsnitt (2017-kroner) på landsbasis for alle dei ni byområda som inngår i ordninga.

Det er uklart pr i dag om det vil vere mogleg å forhandle berre om programområdemidlane til staten i forhandlingane med omegnskommunane, eller om også belønningsordninga også vil vere gjenstand for forhandlingar. Midlar til store riksvegprosjekt og midlar til Jernbanedirektoratet handterer til utvikling av

knutepunkter og stasjoner, samt andre programområdemidler til Statens Vegvesen kan være aktuelle å vurdere i forhandlingane med omegnskommunane.

9 Prosess og organisering

Gjeldande byvekstavtale er organisert i tråd med figuren under.



Arbeidet vert leia av ein styringsgruppe med vegdirektøren, byutviklingsbyråden i Bergen, fylkesordføraren i Hordaland og jernbanedirektøren. Vegdirektøren leiar gruppa. Fylkesmannen i Hordaland har en observatørrolle i styringsgruppa. Ved handsaming av større prinsipielle saker, og spørsmål som gjeld hovudlinene i avtalen, skal styringsgruppa drøfte desse med ytterlegare to representantar frå høvesvis Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune (Politisk forhandlingsutval).

Administrativ koordineringsgruppe består av medlemmer frå dei fire partane i avtalen i Bergen. Gruppa er saksførebuaende organ saman med sekretariatet og bidreg til å utarbeide underlag for styringsgruppa, samt sikrar koordinering mot Bergensprogrammet. Sekretariatet består foreløpig av ein heiltidstilsett.

Den politiske referansegruppa er samansett av gruppeleiarar i fylkestinget og bystyret, leiar av utval for miljø og samferdsel (HFK), leiar for komité for miljø og byutvikling (BK), samt politisk leiing i Bergen kommune og ordførarane i omegnskommunane Fjell, Askøy, Lindås og Os.

Organisering av ei felles avtale

Organiseringa av ei utvida avtale bør så langt som mogeleg følgje same struktur som i dag. Uavhengig av avtalemotell betyr det at styringsgruppa og andre grupper kan bli utvida med medlemmer frå dei nye partane. Ei utfordring er at styringsgruppa vil bli så stor at forhandlingane vert svært krevjande. Eit alternativ er at Hordaland fylkeskommune forhandlar på vegne av fleire kommunar. Det må i så fall vere tett dialog med kommunane undervegs. Dersom nye avtalepartar vert avgrensa til regionsenterkommunane, vil det vere naturleg å danne ei politisk referansegruppe der alle kommunane er representert.

I modell 1 (sjå kap. 4) vil alle forhandlingar skje i regi av styringsgruppa. I modell 2 vil styringsgruppa framforhandle rammeavtalen, deretter vil det måtte bli etablert undergrupper som forhandlar fram underavtalar. Den enkelte bompengepakke vil då vere ein del av underavtalane. Resultata frå underavtalane må bli rapportert til styringsgruppa.

Prosess i forkant av utviding av avtaleområdet

Som oppfølging av styringsgruppa sitt vedtak må det bli kalla inn til eit informasjonsmøte/seminar der alle kommunane i Bergensområdet vert invitert. Dette bør skje i etterkant av neste styringsgruppemøte. I møtet bør følgjande vere tema:

- Mandat for forhandlingane
- Overordna økonomiske rammer (staten)
- Geografisk avgrensing av avtaleområdet/avtalepartar
- Føringer i regionale planar

- Mogelege avtalemodellar
- Forslag til organisering
- Aktuelle tema i avtalen
- Forventningsavklaring knytt til nye avtaler
- Vidare prosess

10 Forholdet til andre prosesser

I Regional areal- og transportplan for Bergensområdet 2017 – 2028 er det fleire tiltak som heng saman med byvekstavtalen. Det er allereie løyvd midlar frå KMD til fleire av dei, mellom anna knytt til parkeringspolitikk og sykkel. Det er vidare søkt om midlar til eit forprosjekt til eit regionalt bustadbyggjeprogram for å gjennomføre ei arealanalyse av fortettingspotensialet i regionsentera i Bergensområdet, i tillegg til ei moglegheitsstudie om kva som skal til for å oppnå eit balansert og variert tilbod av bustadar innanfor dei regionale vekstsonene i Bergensområdet.

Desse analysane vil vere nyttig grunnlag for forhandlingane. Det kan hende at desse arbeida ikkje vert ferdigstilte til forhandlingane. Dei vil likevel kunne vere nyttige til oppfølging av arbeidet samt til rulleringar av avtalen.

11 Vidare avklaringspunkt – Økonomi og ressursar til forhandlingane

Det må avsetjast tilstrekkeleg med ressursar til prosessen, særleg hjå kommunane, Statens Vegvesen og Hordaland fylkeskommune til forhandlingane om avtalene. Særleg vil det krevje ressursar til utgreiing av moglege tiltak som skal gå inn i forhandlingane. Det vil truleg vere behov for ein rekkje samlingar/idemyldringar i prosessen.

Det vil oppstå behov for å analysere utforming og effekt av tiltak som er aktuelle for å inngå i forhandlingane. Vidare kan det bli aktuelt å analysere indikatorar for å følgje opp avtalen. Det må avsetjast midlar til dette. Noko er i dag finansiert av KMD, men det vil vere behov for ytterlegare midlar. Det vil vere naturleg at kommunane også deltek i eit spleiselag om dette.

Det bør vurderast om det bør lysast ut eit konsulentoppdrag for å bistå i arbeidet. Innkjøp av konsulenttenester kan enten føregå som eit felles oppdrag for å følgje utviding av byvekstavtalen med omegnskommunane, alternativt om det skal vere ei rekkje ulike deloppdrag. Dette kan gjelde heile avtaleprosessen, eventuelt også indikatorar. Konsulent kan også få ei rolle med samlingar som grunnlag for idemyldring til arbeidet.

Notat

Dato: 26.01.2018

Arkivsak: -

Saksbehandlar: Hans-Christian Engum

Til: Styringsgruppa Byvekstavtalen

Frå: Fylkesrådmannen

Byvekstavtale – Utviding av avtaleområde og avtalepartar

1. Bakgrunn

Styringsgruppa drøfta moglege utviding av avtaleområde i sitt møte 6. desember 2017. Til møtet hadde HFK utarbeidd eit notat som i korte trekk rår til at ein tek utgangspunkt i tiltaksområdet for nullvekst slik det er definert i regional areal og transportplan. Området inkluderer alle regionsenterkommunane i Bergensområdet, i tillegg til deler av Meland. Desse kommunane er dermed dei mest aktuelle kommunane å trekke inn. Å invitere representantar frå dei nye storkommunane kan vere ei løysing. I notatet vart det også presentert nokre moglege avtalemodellar der dei to hovudmodellane er anten ein fullintegrert avtale der portefølgjestyringa skjer på tvers av kommunegrenser, eller ein modell med ein overordna avtale og underavtaler med den enkelte kommune.

Styringsgruppa konkluderte i møtet 6. desember om at «det kan vere aktuelt å starte prosessen med eit arrangement der fleire kommunar enn dei som er inkludert i tiltaksområdet for nullvekst vert inviterte. Dette vil bidra til at alle får den same informasjonen og ein kan på den måten unngå spekulasjonar».

2. Prosess i forkant av utviding av avtaleområdet for byvekstavtalen

Dersom ein tek sikte på å starte forhandlingar i april 2018, bør eit slikt arrangement eller møte finne stad i mars. I møtet bør følgjande vere tema:

- Mandat for forhandlingane
- Overordna økonomiske rammer (staten)
- Geografisk avgrensing av avtaleområdet/avtalepartar
- Føringer i regionale planar
- Moglege avtalemodellar
- Forslag til organisering
- Aktuelle tema i avtalen
- Forventningsavklaring knytt til nye avtaler
- Vidare prosess og framdriftsplan

I møtet bør det bli gitt tydelig informasjon om dei overordna rammene for forhandlingane, slik at ein unngår usikkerheit om dette i den vidare prosessen. Staten arbeider med eit mandat for forhandlingane og bør presentere hovudinnhaldet med omsyn til geografisk avgrensing og avtalepartar. Vidare bør staten også legge fram nasjonale føringar gitt i NTP med særskilt fokus på overordna økonomiske rammer. Dette vil bidra til ein naudsynt forventningsavklaring knytt til den nye avtalen. Kommunane bør på si side også få presentere deira forventningar til forhandlingane.

Forslag til førebels program:

- 9.00 Velkommen** v/ vegdirektør, fylkesordfører og/eller byråd for byutvikling.
- 9.10 Nasjonal transportplan og rammeverk for byvekstavgiftene**, v/vegdirektoratet
- 9.40 Gjennomgang av tema og innhold i gjeldende byvekstavgift**, v/fylkesrådmannen
- 10.00 Arealdimensjonen av byvekstavgiften** v/Fylkesmannen?
- 10.15 Byutgreiinga – eit grunnlag for NTP og byvekstavgiften**, v/SVV Region Vest
- 10.30 Pause**
- 10.45 Utviding av geografisk avgiftsområde og avgiftsdelar – vidare prosess v/??**
 - a. Organisering
 - b. Framdriftsplan
 - c. Mogelege avgiftsmodellar
- 11.00 Drøfting og innspel frå kommunane**
- 12.00 Slutt**