



REFERAT

Møte 9 i forhandlingsutvalget for forhandling av byvekstavtale for Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os kommuner

Møte 9 | Klokkeslett: 09.00-12.00 | Dato: 06.06.2019

Stad: Hotell Ørnen, Bergen

Saksbehandler: Solveig Paule

Dato: 19.06.2019

Dok:

	Navn	Part
<i>Møtedeltakere</i>	Bjørne Grimsrud (møteleder)	Vegdirektør, Statens vegvesen
	Anna Elisa Tryti	Byråd for byutvikling, Bergen kommune
	Anne Iren Fagerbakke	Kommunaldirektør, Bergen kommune
	Astrid Aarhus Byrknes	Ordfører, Lindås kommune
	Ørjan Forthun	Rådmann, Lindås kommune
	Terje Søviknes	Ordfører, Os kommune
	Marianne S. Bjørøy	Ordfører, Fjell kommune
	Terje Mathiassen	Ordfører, Askøy kommune
	Eystein Venneslan	Rådmann, Askøy kommune
	Anne Gine Hestetun	Fylkesordfører, Hordaland fylkeskommune
	Håkon Rasmussen	Hordaland fylkeskommune
	Torill Klinker	Hordaland fylkeskommune
	Helge Eidsnes	Statens vegvesen
	Alberte Marie Ruud	Vegdirektoratet
	Lars Sponheim	Fylkesmann, Vestland
	Kjell Kvingedal	Fylkesmannen i Vestland
	Kirsti Slotsvik	Jernbanedirektoratet
Lars Christian Stendal	Jernbanedirektoratet	
Solveig Paule	Sekretariatsleder, Miljøløftet	
<i>Øvrige deltakere</i>	20 observatører fra de statlige virksomhetene og lokale parter	

Sakliste

1. Godkjenning av referat
2. Gjennomgang av avtaletekst
3. Eventuelt

Sak 1. Godkjenning av referat

Referatet ble godkjent etter at en merknad om at det var sluttforhandlinger, og ikke videre forhandlinger som skulle utsettes til høsten 2019, var tatt til følge.

Sak 2. Gjennomgang av avtaletekst

Innledningsvis presiserte vegdirektøren at formålet med møtet ikke var slutføring av forhandlingene. Det ble vist til de ni punktene presentert av statssekretæren på møte i politisk styringsgruppe den 29. mai 2019.

Avtaleteksten ble gjennomgått, side for side. Lindås, Askøy og Fjell kommune hadde sendt skriftlige innspill i forkant av møtet. Hordaland fylkeskommune og Statens vegvesen fremmet innspill i møtet.

Innspill fra Lindås kommune:

«Styringsgruppa i Lindås ønsker at vi skal problematisere og utfordre nullvekstmålet i distriktskommunar og bygder. Målet om nullvekst i personbiltrafikken bør vere på strekninga mellom regionsenter og Bergen sentrum, med eitt målepunkt på Nordhordlandsbrua.»

I brevet fra SD datert 31.10.18 nullvekstmålets avgrensning konkretisert.

- Nullvekstmålet måles innenfor dagens geografiske grenser til Bergen, Lindås, Os, Fjell og Askøy. De nye kommunene som innlemmes fra 2020 inngår ikke i nullvekstmålet.
- Det er trafikken totalt i avtaleområdet som teller, utviklingen i enkelte deler av kommunene (og i enkelttellepunkter) vil kunne variere. Reisevaneundersøkelsene er den viktigste kilden for oppfølging av nullvekstmålet, tellepunktene er et supplement.
- De foreslåtte tellepunktene fanger opp trafikken i og rundt regionsentrene, en plassering som er i tråd med føringene fra SD.

Konklusjon: Tellepunktene justeres ikke, men det presiseres at tellepunktene er et verktøy for å følge utviklingen i hele avtaleområdet på side 11, **7. Måling av resultat:** «Trafikkregistreringspunkt skal nyttast som supplement til RVU'en og gje eit heilskapleg bilete av trafikkutviklinga for heile avtaleområdet.»

Areal: «Avtalen bør berre nemne dei statlige planretningslinene og Regional areal- og transportplan (RATP)»

Konklusjon: Avsnittet forenkles til: «Sentrale planar og retningsliner i denne samanheng er: Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, Statlige planretningslinjer.» Lindås kommune ønsket å forenkle teksten ytterligere, men fikk ikke gjennomslag for dette.

«Vi må få inn ei formulering om at det hastar med å etablere Nordhordlandstunnellen (Klauvaneset – Vågsbotn), og den må kome raskt på plass. Dette er viktig i forhold til kollektivfelt, trafikksikring og beredskap. Dette er ei prioritering som avtalepartane vil støtte.»

Konklusjon: Ny setning tas inn: «Lokale partar viser til vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune om at strekningen Klauvaneset- Vågsbotn skal prioriterast som første delstrekning i utbygging av ringveg aust.»

Innspill fra Fjell kommune:

Side 3: kulepunkt 2.4: Dette er ikke fulgt opp i vedlegg 3 og gjelder virkningen av handlingsprogrammet til Bergen.

Konklusjon: Ny setning her, foreslått over bordet av HFK: «Lokale partar meiner Bybanen til Åsane med auka statleg finansiering, er det viktigaste prosjektet for Bergen i samband med rullering av Nasjonal transportplan og neste reforhandling av byvekstavtalen, men det er ikkje finansiering til byggetrinn 5 innanfor dei økonomiske rammene til NTP 2018-2029, sjå kapittel 4.»

Side 4, andre avsnitt: «*Anna finansiering, undertittel Bompenger og lån: Dette avsnittet omtaler gjeldsbyrden til dagens Miljøløft. Hvordan skal dette samkjøres med ny organisering og finansiering av en byvekstavtale?*»

Konklusjon: Det vises til at det er en egen styringsgruppe for selve by-/bompengepakken, jf. avsnitt om styringssystem. I disse avsnittene erstattes «Miljøløftet» av «Bypakke Bergen», som er navnet på bompengepakken (Prop. 11 S).

To presiseringer tas også inn her:

«Bypakke Bergen legg til grunn årlege bompenginntekter på i underkant av 900 mill. I denne avtaleperioden vil dei ulike bompengereordningane halda fram uavhengig av kvarandre.» og

«Styring av Bypakke Bergen skjer gjennom pakken si eiga styringsgruppe som er leia av vegdirektøren.»

Side 5: «*Finansiering av avtaleperioden: I og med at Fjell kommune har finansieringsmodell for Storasambandet, medfører det at det er få RV tiltak igjen. Staten har gått med på at Askøy har fått en større andel belønningsmidler, fordi de ikke kommer innenfor definisjonen Riksvei knutepunkt (staten har vist fleksibilitet). Denne fleksibiliteten for Askøy, gjør det nødvendig at staten viser/gir aksept for større fleksibilitet knyttet til post 30 midler. Måloppnåelsen bør fremheves, avtalepartene inngår en avtale for å nå et felles mål, da bør midlene brukes der de gir god effekt.*

Vi mener det må avtales at tiltak som styrker RV-knutepunktene (kollektiv, sykkel og gange) kan finansieres over post 30 midlene. For Fjell sin del betyr det gang og sykkeveier på sentrale gater og tilførselsveier (Jfr kulepunkt 2 under statlig finansiering side 3)»

Konklusjon: Prinsippene for bruk av post 30-midler er diskutert opptil flere ganger i forhandlingene, og statlige parter har ikke fått noen nye signaler som tilsier at disse er endret.

«Dersom et av de planlagte tiltakene som i dag er planlagt inn i OPS-prosjektet for Sotrasambandet, vil det da være mulig å benytte post 30 midler gjennom byvekstavtalen til å finansiere disse tiltakene? Forutsetningen vil være at det vil bidra til måloppnåelse om nullvekst i personbiltrafikken.»

Konklusjon:

- Prioritering av tiltak må diskuteres i forbindelse med revisjonen av handlingsprogrammet, som en del av porteføljestyringen. Det ble enighet om å ikke omtale dette i avtaleteksten.
- Følgende presisering ble tatt inn: «Kommunene investerer årleg i samferdselsinfrastruktur, veg og trafikk sikring gjennom investeringsprogram, fond og ulike prosjekt. Det vert ikkje avsett eigne kommunale midlar i byvekstavtalen, men kommunane Askøy, Lindås, Os og Fjell har alle vedtak om bompengepakkar og bompengeprojekt som enten er starta opp eller vil få oppstart i åra som kjem. Askøypakken er starta opp, Nordhordlandspakka vil starta opp i desember 2019. Bompengeprojektet Svevatjørn –Rådal vil starte innkrevjing i 2021, mens OPS-prosjektet Sotrasambandet vil starte innkrevjing i 2025.»

«Statlege/regionale forpliktingar i byvekstavtalen: Bør de to første avsnittene i Regional areal- og transportplan være en del av avtaleteksten i byvekstavtalen? Avsnittene viser til statlige og regionale føringer.»

Konklusjon: Avsnittene beholdes.

«Vedlegg 2, kommentar til satsingsområda kollektiv, side 15. Omtalen av disse satsingsområdene er tett knyttet til innholdet i dagens kollektivstrategi. Omtalen burde om at gjennom en avtale som inkluderer omegnskommunene, må ambisjonen i kollektivstrategien vurderes og videreutvikles i takt med avtalepartene. Eksempel på dette er stamlinjenettet i Bergen og regionale stamruter. Det står tydelig at stamlinjenettet må prioriteres, men det er også viktig å styrke og vurdere regionale stamruter (Kollektivstrategien er i stor grad utarbeidet av Fylkeskommunen og Bergen)»

«Vedlegg 2, kommentar til satsingsområda innfartsparkering, side 16. Her er det i liten grad, om ingen, omtale av de kommunale innfartsparkeringene, som er lokalisert lenger ute – og kanskje der de kan ha størst måloppnåelse. Eks: flytte folk over på buss før de kommer til Straume og må stå i kø.»

Konklusjon: Teksten endres ikke.

Innspill fra Askøy kommune:

«Under tabellen på side 6 om belønningsmidler. Det er viktig for Askøy kommune å ha trygghet for belønningsmidlene som er tiltenkt Askøy blir tilstrekkelig presisert i avtalen. Derfor ønsker vi en slik presisering inn i avtalen. Setning over tabell 3 endres til (ny tekst er understreket): Askøy kommune får tildelt 29,3 mill. årlig i belønningsmidler til investeringer i Askøy kommune.»

Konklusjon: Enighet om justert tekst i møtet til «...mellom anna investering i Askøy kommune.»

«Askøy ønsker ikke en utredning av samordning av bompengepakken i avtaleområdet. Når prosjektene i Askøypakken er realisert og nedbetalingsperioden er over, vil bommene på Askøy bli fjernet. Derfor foreslår vi at avsnitt 4 i innledningen utgår.»

Konklusjon: Første setning i avsnittet tydeliggjøres. Andre setning i dette avsnittet tas ut.

«Eventuell integrering av andre bompengepakkar og bompengeprojekt i avtaleområdet må verta avklåra ved neste revisjon, i 2021.»

«Det er vår mening at det fremkommer i byvekstavtalen hva avtalen handler om. Gjennom tiltak oppnå nullvekst i avtaleområdet. Derfor mener vi at nest siste avsnitt s. 2 om restriktive tiltak tas bort.»

Konklusjon: Avsnittet tas ut.

Innspill fra Hordaland fylkeskommune:

Forslag til noen tillegg i teksten. Tilleggene er understreket.

«Gjennom ulike internasjonale avtaler har Noreg forplikta seg til reduksjon i utslepp av klimagassar. Måla om utsleppsreduksjon ligg til grunn for nullvekstmålet: At veksten i persontransporten i dei største byområda skal takast med kollektivtransport, sykling og gange, jf. Nasjonal transportplan 2018-2029. Nullvekstmålet er ikkje berre forankra i mål om utsleppsreduksjon, det er også ei naudsynt løysing på utfordringar knytt til kapasitet og framkomst i transportsystemet. Byvekstavtalen er eit verkemiddel for å nå dette målet. Byvekstavtalen skal også bidra til meir effektiv arealbruk og meir attraktive by- og regionsenter. Den er viktig for å oppnå meir heilskapleg verkemiddelbruk på tvers av forvaltingsnivå.»

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Samferdsledepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Hordaland fylkeskommune og kommunane Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os. Byvekstavtalen skal reforhandlast i etterkant av Stortinget si handsaming av ny NTP, hausten 2021.

Bompengepakken (Bypakke Bergen) er ein del av byvekstavtalen, jf. Prop. 11 S (2017-2018).

Byvekstavtalen skal styrast gjennom Miljøløftet, som er namnet på partnerskapet. Vidareføring av Miljøløftet som gjennomføringsorgan for ny byvekstavtale, og avtalepartane sin representasjon i dei ulike styringsorganane, er nærare skildra i kapittel 8 om styringssystem.

Kommunane Askøy, Lindås, Os og Fjell har alle vedtak om bompengepakker som enten er starta opp eller vil få oppstart i åra som kjem. Askøy er starta opp, Lindås vil starta opp i juni 2019, Os vil få oppstart i 2021 og Fjell i 2025.

Eventuell integrering av andre bompengepakkar i avtaleområdet må verta avklåra ved neste revisjon i 2021.»

Konklusjon: Forslagene innarbeides i avtaleteksten.

Innspill fra Statens vegvesen:

I alle omtaler av årlige statlige beløp må det stå gjennomsnitt/gjennomsnittlig grunnet forbehold i årsbudsjettene.

Konklusjon: Tas inn

Øvrige kommentarer i møtet:

Side 12, **8. Styringssystem:** Det må avklares hvem som skal signere avtalen når kommuner slås sammen.

Side 12, **10. Iverksettning av avtalen:** Lokale parter understreket at de forutsetter at de ikke mister penger i 2019 som følge av at signering er utsatt til høsten 2019.

Side 14, **Vedlegg 1 Definisjonar:** Vegdirektoratet justerer noen av definisjonene.

Det var ikke kommentarer til de øvrige vedleggene.

Sak 3. Eventuelt

Forslaget til avtaletekst legges frem for videre behandling i administrativt forhandlingsutvalg høsten 2019. Det blir kalt inn til nytt forhandlingsmøte i månedsskiftet oktober/november.