

# Byvekstavtale mellom Hordaland fylkeskommune, Bergen kommune og Staten 2017 – 2023

---

*28. juni 2017*

Det er et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2014–2023. Bymiljø- og byvekstavtaler er et virkemiddel for å nå dette målet, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen datert 2. juni 2014.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet har etter drøftinger i regjeringen besluttet at bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene skal samordnes til en avtale og kalles *byvekstavtale*, jf. brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen, datert 16. desember 2016.

Denne byvekstavtalen er inngått mellom Staten, ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet, og Hordaland fylkeskommune samt Bergen kommune for perioden 2017–2023. Avtalen er geografisk avgrenset til Bergen kommune, og gjelder transporttiltak, finansiering og arealplanlegging.

Bergensprogrammet er en del av denne byvekstavtalen. Parallelt med denne avtalen er det utarbeidet et forslag til en ny bypakke for Bergen med utvidet bompengeneinnkreving. Denne bypakken skal erstatte Bergensprogrammet og vil bli en del av byvekstavtalen. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vil før sommeren 2017 fatte nødvendige lokale vedtak som grunnlag for en proposisjon til Stortinget om den nye bypakken for Bergen.

Avtalen vil bli revidert etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og den nye bypakken for Bergen. Det legges opp til reforhandling av avtalen senest våren 2018. Dette innebærer at reforhandlingen vil bli basert på økonomiske rammer og andre rammevilkår, samt prioritering av tiltak, som Stortinget vil gi gjennom behandlingen av NTP 2018–2029. Den byvekstavtale som nå inngås er basert på rammene og prioriteringene i NTP 2014–2023.

Ved revideringen av byvekstavtalen vil det bli vurdert om avtalen skal utvides til å gjelde flere kommuner.

## 1. 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.

## 2. Prosjekter og tiltak

Prosjektene og tiltakene i byvekstavtalen skal bidra til å nå målene og legge til rette for høy arealutnyttelse i sentrale områder og ved viktige knutepunkter for kollektivtrafikken.

Ny bypakke for Bergen med sine prosjekter og tiltak er en del av byvekstavtalen, men det tas forbehold om Stortingets behandling av bypakken. Den nye bypakken er presentert i vedlegg 1.

Prosjektene i byvekstavtalen, og den nye bypakken for Bergen, prioriteres gjennom porteføljestyring. Dette innebærer at tiltakene prioriteres på grunnlag av en helhetlig vurdering basert på bidrag til måloppfyllelse, disponible midler, samfunnsøkonomisk lønnsomhet, planstatus og kapasitet på planlegging og gjennomføring. Prosjektene i byvekstavtalen finansieres gjennom bypakken samt belønningsmidler og midler til bymiljø- og byvekstavgifter over programområdene i statsbudsjettet. Rammeverket for bymiljø- og byvekstavtalene gjør det mulig å ta med statlig delfinansiering av store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekter. Denne avtalen bygger på NTP 2014–2023 og omfatter ett slikt prosjekt; Bybanen til Fyllingsdalen.

Ved framtidige reforhandlinger er det aktuelt å forhandle om statlig delfinansiering av andre store fylkeskommunale kollektivtrafikkprosjekt. For Bergen og Hordaland er Bybanens byggetrinn fem fra sentrum til Åsane (Vågsbotn) et særlig aktuelt prosjekt. Første reforhandling vil skje senest våren 2018, etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029. I nylig fremlagt stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2018–2029 er det avsatt midler til Bybanen til Fyllingsdalen. Det står videre at «staten skal bidra med en andel på 50 prosent i bybaneutbyggingen i Bergen», og at «det må legges til rette for en kontinuerlig utbygging av de planlagte bybanestrekningene etter ferdigstillingen av banen til Fyllingsdalen».

Partene er enige i at også programområdetiltak er svært viktige for å oppnå målet med byvekstavtalen. Dette er spesielt viktig for å øke sykkelandelen og for å bedre framkommeligheten for kollektivtransport, i tillegg til å styrke trafikksikkerhetsarbeidet.

Behovet for bompengainntekter i den nye bypakke for Bergen er beregnet til å være omlag 1 milliard kroner årlig. For å oppnå dette er det i Bypakke Bergen foreslått å supplere gjeldende bompengoordning med nye bomsnitt slik at en større del av trafikken omfattes av bompengoordningen. På denne måten vil bompengedyrden bli fordelt på flere innbyggere,

ordningen vil bli mer rettferdig, og det oppnås i tillegg en trafikkdempende effekt, noe som er påkrevd for å nå målene i byvekstavtalen.

Det er videre foreslått et opplegg med 20 års innkrevningstid som gir mulighet til å realisere videre utbygging av Bybanen og andre store infrastrukturprosjekter i bompengeperioden. Det foreslås også at det skal åpnes for å sette av bompengemidler til programområder og drift av kollektivtransporten.

Jernbaneinvesteringer inngår også i avtalen og fullfinansieres av staten. Jernbanen er et viktig bidrag til utviklingen av et helhetlig kollektivsystem. Jernbanen er en viktig del av kollektivtrafikken i Bergen/Arna og en videreutvikling av togtilbudet er viktig for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Avtalepartene forplikter seg til å utvikle et helhetlig, attraktivt kollektivsystem med vekt på knutepunks- og tettstedsutvikling. Områder ved stasjoner og knutepunkter må utvikles med hensyn til både fortetting, attraktive byområder og funksjonelle terminaler og stasjoner.

Det er framdriftsmessig avhengighet mellom Bybanen til Fyllingsdalen og den planlagte effektiviseringen av godsterminalen på Nygårdstangen. For at Bybanen skal kunne bygges ut som planlagt, må terminalen på Mindemyren (og jernbanesporet fra Fløen til Minde) frigis. Partene forplikter seg til å realisere de aktuelle tiltakene så raskt og samordnet som mulig.

Dersom det er behov for nye tiltak for å sikre måloppnåelse er avtalepartene forpliktet til å ta nødvendige initiativ.

### 3. Finansiering

Tiltak innenfor byvekstavtalen forutsettes finansiert med statlige midler, fylkeskommunale og brukerfinansiering. Tiltakene tar utgangspunkt i de økonomiske rammene i NTP 2014–2023 og de årlige budsjettene for staten og Hordaland fylkeskommune. Brukerfinansiering tar utgangspunkt i bompengeinntekter fra den nye bypakken for Bergen. I tillegg finansierer Hordaland fylkeskommune andre investeringer og drift av regional og lokal kollektivtransport. Under følger en oversikt over hvilke midler som inngår i avtalen.

#### Statlige midler:

- Midler til store prosjekter og programområdetiltak på riksveg innenfor avtaleområdet
  - Prioritering av store riksvegprosjekter skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene. For denne avtalen vises til Nasjonal transportplan 2014–2023, men Stortinget vil i juni 2017 behandle forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029. Den nye nasjonale transportplanen vil bli hensyntatt ved reforhandlingen av byvekstavtalen senest våren 2018.
  - Programområdetiltak på riksveg: 1 500 mill. kr i avtaleperioden til fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikk, sykling og gåing som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen. Beløpet er angitt i 2017-kroner og vil bli indeksregulert gjennom Finansdepartementets budsjettindeks. Beløpet vil bli vurdert på nytt ved reforhandlingen av byvekstavtalen. Prioriteringen av

programområdetiltakene vil skje gjennom porteføljestyringen. Det skal etterstrebes størst mulig nytte av midlene og en fordeling mellom bydelene. Liste med aktuelle tiltak vil bli utarbeidet som en del av arbeidet med handlingsprogrammet basert på NTP 2018–2029.

- Midler til store prosjekter og programområdetiltak på jernbane
  - Prioritering av jernbanetiltak skjer gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene. I NTP 2014–2023 inngår utbygging av dobbeltspor mellom Arna og Bergen, oppgradering av terminalfunksjonene på Nygårdstangen, oppgradering av jernbanestasjonen i Bergen og mindre tiltak på Vossebanen. Stortinget vil i juni 2017 behandle forslag til NTP 2018–2029. Det vil bli tatt hensyn til den nye transportplanen ved reforhandling av byvekstavtalen senest våren 2018.
- Statlig tilskudd til store fylkeskommunale kollektivinfrastrukturprosjekt
  - Staten dekker 50 prosent av kostnaden til Bybanen til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrenset i denne avtalen. Statens halvdel utgjør per dags dato 3,1 mrd. 2016-kroner, jf. punkt 4 Nærmere om Bybanen til Fyllingsdalen. Statens endelige bidrag blir fastsatt av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen på bakgrunn av gjennomført KS2 og endelig finansieringsplan.
- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.
  - Midlene fra belønningsordningen skal inngå i byvekstavtalen. Disse er nå 200 mill. kr per år frem til og med 2018. Dersom dette beløpet videreføres i hele perioden 2017–2023 betyr dette 1 400 mill. kr. I tillegg er det søkt om om lag 100 mill. kr i ekstra midler i 2017 til Bergen. Partene er enige i at det er behov for å øke midlene fra belønningsordningen til Bergen, på grunn av store behov til drift av kollektivtransport. Bergen viser også til god måloppfyllelse. Biltrafikken gjennom bomringen er redusert med nærmere 10 prosent siden 2012, og antallet påstigninger i kollektivtransporten er økt med over 60 prosent siden 2010. Partene er videre enige i at denne saken skal vurderes i reforhandlingen av byvekstavtalen våren 2018. Ved disse forhandlingene vil muligheten for økt ramme til belønningsmidler vurderes på bakgrunn av den økonomiske rammen for belønningsmidler i NTP 2018–2029.
  - Økt satsing på kollektivtransport, sykkel og gange skal bidra til å nå nullvekstmålet. Videre utbygging av Bybanen og andre tiltak for å styrke kollektivtilbudet, vil føre til at kostnadene knyttet til drift av kollektivtransporten vil øke. Se vedlegg 2. Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune ønsker at staten arbeider for at Bergen skal få dekket en større del av driftskostnadene til kollektivtransport enn de gjør i dag, primært gjennom økte rammetilskudd til fylkeskommunen, inkludert bytillegg, alternativt gjennom økt satsing på belønningsmidler. Inntil det er avklart hvordan merkostnader til driften av tiltak for å nå nullvekstmålet skal finansieres, vil Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten vurdere muligheten til å bruke bompenger til drift av kollektivtrafikk.
  - Belønningsmidlene vil fortsatt kunne brukes på samme type tiltak som tidligere.

- Statlig kjøp av persontransport
  - Staten forplikter seg til å opprettholde nivået på og hovedstrukturen i dagens togtilbud i Bergensområdet.
- Takstsamarbeid
  - Partene vil inngå avtale om et utvidet rute- og takstsamarbeid mellom fylkeskommunen v/Skyss og staten v/Jernbanedirektoratet. Direktoratet vil transportere avtalen til aktuell togoperatør.

#### Annen finansiering:

- Bompenger og lån
  - Beregnede inntekter fra bompengesystemet i Bergen framgår av forslag til den nye bypakken for Bergen. Netto bompenginntekter er beregnet til om lag 1 mrd. 2016-kr per år.
  - Gjelden skal til enhver tid holdes på et bærekraftig nivå. Renter og avdrag må aldri utgjøre en uforholdsmessig stor andel av de løpende bompenginntektene. Det skal ikke lånes til drift. Låneopptak skal ikke benyttes som et virkemiddel for å unngå reell prioritering i porteføljestyringen av prosjektpakken.
- Fylkeskommunale og kommunale midler
  - Fylkeskommunale midler til investeringer framgår bl. a. av det den nye bypakken for Bergen. I dette inngår fylkeskommunale midler på 255 mill. 2017-kr per år. Midlene vil bli indeksregulert. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovedsak gå til programområdetiltak, men skal også kunne omfatte investeringer i Bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutslippsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen. Ved reforhandling av avtalen, senest våren 2018, vil det fylkeskommunale bidraget vurderes med utgangspunkt i de økonomiske rammer som inngår i Regional transportplan Hordaland 2018-2029.
  - For et samlet bilde av disponeringen av midler til transporttiltak i Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune vises til vedlegg 3. Der er det tatt utgangspunkt i gjeldende fireårige økonomiplaner/handlingsprogrammer. Vedlegg 4 behandler programområdemidler på fylkeskommunale og kommunale veier.
  - Hordaland fylkeskommune bidrar også med tilskudd til drift av kollektivtransport. Tilskuddet var i 2016 på om lag 390 mill. kr.

## 4. Nærmere om Bybanen til Fyllingsdalen

Prosjektomtale med beskrivelse av Bybanen byggetrinn IV fra sentrum til Fyllingsdalen finnes i vedlegg 5. Staten vil dekke inntil halvparten av påløpte kostnader til Bybanen til Fyllingsdalen gjennom ordningen med statlig tilskudd til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport, i tråd med brev fra Samferdselsdepartementet til

Statens vegvesen datert 2.juni 2014 og 4.juli 2014. Tilskuddet skal dekke halvparten av de prosjektkostnadene som er nødvendige for å oppnå et hensiktsmessig kollektivtilbud, herunder kollektivutbygging for å legge til rette for nødvendig boligutvikling i aktuelle byområder. Det skal ikke bidra til å finansiere fordyrende løsninger.

I vedlegg 6 «Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bybanen til Fyllingsdalen», redegjøres det for prinsippene for hvilke løsninger som kan regnes inn i de kostnader for Bybanen som staten kan bidra til å finansiere.

Endelig statlig bidrag vil bestemmes basert på disse prinsippene og etter gjennomført KS2. Forvaltning av prinsippene behandles i styringsgruppen for byvekstavtalen. Foreløpig ar kostnadene for Bybanen til Fyllingsdalen beregnet til om lag 6,2 mrd. kr. Dette innebærer at statens halvdel per dags dato utgjør 3,1 mrd. kr.

De lokale partene har finansieringsansvaret for den andre halvdel. En finansieringsplan for Bybanen presenteres i vedlegg 7. Staten gir bidrag til både reguleringsplanlegging og utbygging, men bidraget til planlegging utbetales først ved utbygging.

Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune har ansvaret for både planmessig og finansiell rasjonell fremdrift for utbyggingen av Bybanen. Staten vil bidra med sin halvdel i henhold til rasjonell framdrift for prosjektet.

## 5. Arealplanlegging

Regional og kommunal planlegging skal bidra til at veksten i persontransport tas av kollektiv, sykkel og gange. Viktige planer i denne sammenheng er Regional areal- og transportplan for Bergensområdet, Regional plan for attraktive senter i Hordaland og Kommuneplan for Bergen.

### Vedtak og oppfølging av Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

Regional areal- og transportplan for Bergensområdet (RATP) omfatter kommunene Bergen, Radøy, Meland, Lindås, Askøy, Fjell, Øygarden, Sund, Osterøy, Vaksdal, Samnanger og Os. Planforslaget er ute på en begrenset høring til kommuner og relevante statsetater, fra 20. februar til 1. april 2017. Etter høringen skal planen opp til endelig behandling i fylkestinget i juni 2017.

Konsentrert byutvikling rundt kollektivknutepunkter er vesentlig for å utvikle et attraktivt og velfungerende kollektivsystem. Samtidig er et godt kollektivtilbud en nøkkel for en attraktiv byutvikling. Byutvikling og kollektivsystemet må gjensidig bygge opp om hverandre. Disse prinsippene er lagt til grunn for utbyggingsmønsteret i forslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Videre er det lagt vekt på et utbyggingsmønster som gir større deler av befolkninga nærhet til funksjoner og tjenester, slik at flere kan gå og sykle til sine daglige gjøremål.

I forslag til Regional areal- og transportplan for Bergensområdet er det lagt opp til å redusere transportbehovet gjennom målrettet arealbruk. Veksten skal skje i en flerkjernet struktur, med konsentrert vekst i strategisk utvalgte vekstsoner. Målsettingen er at hovedtyngden av veksten i boliger og arbeidsplasser skal skje innenfor disse regionale vekstsonene. Et mer balansert tilbud av bolig og arbeidsplasser vil gi mindre transportarbeid, og det vil være et vesentlig bidrag til å nå mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Hordaland fylkeskommune legger opp til å vedta Regional areal- og transportplan for Bergensområdet før sommeren 2017. Fylkeskommunen skal bidra til å sikre at den regionale planen blir lagt til grunn og innarbeidet i de enkelte kommunenes arealplaner, slik at hovedtyngden av veksten vil skje innenfor de regionale vekstsonene. Staten skal også aktivt bidra i oppfølgingen av den regionale planen og statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging for å nå nullvekstmålet for persontransport med bil.

Fylkeskommunale tjenester skal lokaliseres i samsvar med føringer gitt i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland. Statlige arbeidsplass- og besøksintensive virksomheter skal lokaliseres i definerte senterområder og ved knutepunkter i kollektivtrafikken i samsvar med SPR-BATP og føringer i Regional areal- og transportplan for Bergensområdet og Regional plan for attraktive senter i Hordaland.

Staten skal gjennom sine investeringer og finansieringsbidrag i Bergensområdet, forsterke utviklingen frem mot en realisering av 0-vekstmålet.

## Revisjon av Kommuneplan for Bergen

Partene er enige i at kommuneplanens arealdel revideres i tråd med målene for byveksttalen. Berørte statlige myndigheter vil delta med faglige innspill i planprosessene og bidra til tidlig og tydelig avklaring av nasjonale og vesentlige regionale interesser.

I juni 2015 vedtok Bergen kommune «Bergen 2030» – ny samfunnsdel av kommuneplanen (KPS). Med den forplikter Bergen kommune seg til å bygge en kompakt by som bidrar til reduksjon i transportbehov, og at transportsystemet og arealdisponeringen skal utvikles med sikte på nullvekst i persontransporten med bil. I dag stilles det krav til at 80 prosent av ny boligbygging i kommunen skal skje innenfor byggesonen. Bergen kommune tar sikte på å øke denne andelen, og en vesentlig del skal styres til senterområdene. Nye bygg for arbeidsplassintensive virksomheter skal også legges til senterområdene.

Som et ledd i arbeidet med rullering av kommuneplanen sin arealdel (KPA), vedtok Bergen bystyre, i september 2016, en prinsippsak om strategisk temakart. Partene legger således til grunn at fremtidig byvekst i all hovedsak skal skje innenfor syv soner i form av boliger, kontorarbeidsplasser og privat og offentlig service. Resterende byvekst skal så langt det er mulig søkes lagt innenfor områdene «bebyggelse/anlegg – blandet». Det skal etableres høyverdige kollektivtraseer gjennom og mellom disse områdene og til nabokommunene.

Bergen kommune vil utforme ny KPA i tråd med overordnede prioriteringer i vedtatt samfunnsdel av kommuneplanen, "Bergen 2030", Regional areal- og transportplan for

Bergensområdet og føringer i prinsipp sak om strategisk temakart vedtatt i Bergen bystyre i september 2016. Det tas sikte på vedtak av ny KPA rundt årsskiftet 2017/2018.

Det gjennomføres en egen byutredning for Bergensområdet med 0-vekstmålet som premiss. Denne utredningen vil være et sentralt grunnlag for revisjon av Byvekstavtalen.

## Parkeringspolitikk

Som planmyndighet fastsetter Bergen kommune parkeringsnormer gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel (Plan- og bygningsloven, § 11–9, nr. 5). Gjeldende KPA har svært strenge parkeringsnormer ved næringsetablering, som et virkemiddel for å begrense bilbruk særlig på arbeidsreiser. I sentrale byområder kan det bygges både kontor og forretningslokaler uten egen parkering, og det er klare begrensninger i hvor mye parkering som kan tillates. Kun i ytre områder er det minimumskrav.

I pågående revisjon av KPA legges det opp til å senke minimumskravet til parkering for boliger vesentlig i de fleste områder av kommunen, og at dette kravet fjernes helt i sentrum. Samtidig legger kommunen opp til tydeligere føringer på utforming av parkeringstilbudet med hensyn til plassering og form, og ikke bare antall plasser, jf. vedtak av prinsipp sak om parkering i bystyret 25.01. 2017. Partene er enige om at tilrettelegging for parkering ved statlige arbeidsplasser skal følge samme prinsipper.

## Videre arbeid

Arbeidet fram mot revidering av byvekstavtalen senest våren 2018 vil for eksempel kunne bestå av å konkretisere arealtiltak, og utarbeide tallfestede mål for arealbruk i sentrale områder og ved viktige knutepunkter og kollektivtrafikktraseer. En del av arbeidet vil være å avklare hva som må være på plass, fra de ulike partene, for at avtalen på sikt skal kunne utvides geografisk til også å inkludere regionsenterkommunene i Bergensområdet; Askøy, Fjell, Lindås og Os kommune. Krav om at kommuneplanene er i tråd med RATP vil vere sentralt. Pågående byutredning for Bergensområdet kan bidra med å belyse effekten av god samordning av transporttiltak og arealbruk.

## 6. Måling av resultater

De samlede effektene skal som et minimum dokumenteres gjennom følgende indikatorer. Disse er utviklet i et samarbeid mellom Statens vegvesen, jernbanedirektoratet, KS, fylkeskommunene og bykommunene, og er fastsatt av Samferdselsdepartementet. Det vises til vedlegg 8.

Ved reforhandling av avtalen vurderes indikatorene i lys av trafikk generert i et eventuelt utvidet avtaleområde.

Trafikkutviklingen er styrende for å nå målet og skal følges i avtaleområdet gjennom:

- Årlig by-reisevaneundersøkelse (RVU), som gjennomføres i regi av transportetatene og er en kortversjon av den nasjonale RVUen. By-RVUen gir informasjon om



transportmiddelfordeling og transportarbeid med personbil. Den gir også informasjon om utviklingen av reisene med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Avtalepartene må bidra med finansiering av tilstrekkelig lokalt utvalg i undersøkelsen. Staten dekker halvparten av kostnadene for utvalget i Bergensområdet, mens Hordaland fylkeskommune og Bergen kommuner dekker den andre halvparten. Dersom det blir utviklet smartere løsninger for å følge opp reisevanene med ny teknologi, vil slike løsninger kunne tas i bruk senere. Det er samtidig viktig med et likartet system for alle storbyområdene i Norge og med mulighet til å følge utviklingen over tid.

- Trafikkindeks for vegtrafikk basert på tellinger fra faste trafikkregistreringspunkter fordelt på riksveger, fylkesveger og kommunale veger. Det vises til kart i vedlegg 9. Trafikkindeksen skal gi et representativt bilde av trafikkutviklingen i avtaleområdet. Lettere næringstransport er tatt ut av trafikkindeksen da det er unntatt fra nullvekstmålet.
- Avtalepartene er enige i trafikkregistreringspunktene som er vist i vedlegg. Statens vegvesen har ansvaret for utarbeidelsen av trafikkindeksen og rapportering av resultatene.
- Tellinger av reiser i kollektivtrafikken: Jernbanedirektoratet har ansvaret for innhenting av data fra togselskapene og Hordaland fylkeskommune har ansvaret for innhenting av data fra Skyss.
- Tellinger av sykkeltrafikk: Eksisterende faste tellepunkter for sykkeltrafikk skal brukes som en av kildene for å måle utviklingen av sykkeltrafikken.
- Partene vil samarbeide om en videre utvikling av metoder og tellepunkter for å innhente og analysere data om trafikkutviklingen i Bergensområdet, herunder sykling og gåing.

#### Klimagassutslipp

- Tall for utslipp av klimagasser (CO<sub>2</sub>-ekvivalenter) i Bergen fra lette og tunge kjøretøy innhentes fra Statistisk sentralbyrå.

#### Andre innsatsområder følges opp gjennom:

- Indikatorer for arealbruk
- Indikatorer for parkering

Disse indikatorene brukes ikke for å måle måloppfyllelsen av avtalen, men kan gi et bilde av i hvilken grad virkemidler innenfor arealbruk og parkering tas i bruk. Dette kan være særlig viktig å følge opp, dersom indikatorene for trafikkutvikling viser dårlig måloppfyllelse.

Partene er enige i at disse indikatorene kun er støtteindikatorer, og at de skal brukes på enklest mulige måte. Bergen kommunene har for eksempel frihet til å selv definere avgrensningen av sentrumsområder ved bruk av indikatorene for arealbruk og parkering.

### Rapporteringsopplegg:

- Statens vegvesen har ansvaret for å rapportere på utviklingen av persontransport med bil. Jernbanedirektoratet rapporterer om togreisenes utvikling og Hordaland fylkeskommune om reisene med fylkeskommunal busstrafikk i Bergensområdet. Det skal rapporteres årlig.
- Bergen kommune skal årlig rapportere om tall for utslipp av CO<sub>2</sub>, som hentes fra SSB. I tillegg skal kommunen rapportere om utviklingen av støtteindikatorne for arealbruk og parkering. Dette skal gjøres annen hvert år. Det vises til merknad ovenfor.
- Indikatorne skal rapporteres inn via nettsiden bymiljostatus.no, som administreres av Statens vegvesen. Statens vegvesen vil stå for den praktiske oppfølgingen av denne websiden.
- Referanseår for indikatorne er 2017.
- Bergen har egne mål om reduksjon av personbiltrafikken med et annet referanseår; 2013. Bergen vil derfor også følge opp utviklingen fra 2013. Utviklingen i Bergen har de siste årene vært positiv, som følge av styrking av kollektivtilbudet, økt fortetting og strengere restriktive tiltak mot biltransport. Det vises blant annet til at biltrafikken gjennom bomringen er redusert med nærmere 10 prosent siden 2012, og at antall påstigninger i kollektivtransporten er økt med over 60 prosent siden 2010. Dette er relevante resultater med hensyn til reforhandling av avtalen våren 2018, der belønningsmidler fra 2019 og fremover er tema.

Det vises til vedlagt indikatorveileder for nærmere beskrivelse og operasjonalisering av indikatorne, samt rapporteringsopplegget.

## 7. Styringsystem

Styringsgruppen for byvekstavtalen ledes av vegdirektøren og består ellers av jernbanedirektøren, fylkesordføreren i Hordaland og byrådet for byutvikling i Bergen kommune. De statlige etatene skal sørge for at statens interesser blir ivaretatt og samordnet. I tillegg deltar Fylkesmannen i Hordaland som observatør. Fylkesmannen skal formidle statens politikk og gi faglige råd innenfor ansvarsområdene regional og kommunal planlegging, herunder miljø og klima. Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune skal ivareta lokale interesser og samordning av samferdselssektoren, og skal som planeiere påse at byvekstavtalen bygger opp under arbeidet for å realisere Regional plan for areal og transport i Bergensområdet.

Styringsgruppen har hovedansvaret for god styring og koordinering, basert på prinsipper om mål- og resultatstyring. Arbeidet skal gi grunnlag for omforente saksframlegg til besluttede organer om prioritering av midlene i avtalen. Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for Stortingets, departementets og lokale myndigheters behov for styring og kontroll.

Styringsgruppen involveres i oppfølgingen av Regional areal- og transportplan i Bergensområdet.

Rapportering av måloppnåelse, aktivitet og bruk av midlene i byvekstavtalen skjer til styringsgruppen. Det rapporteres til avtalepartene slik disse bestemmer.

Byvekstavtalen håndteres innenfor systemet med Nasjonal transportplan med tilhørende planrammer, og statens budsjettssystem med årlige budsjettbevilgninger.

## 8. Avtaleperiode og revisjon av avtalen

Avtalen gjelder for perioden 2017–2023. Avtalen skal reforhandles etter revisjon av Nasjonal transportplan. Første revisjon vil skje senest våren 2018 etter at Stortinget har behandlet Nasjonal transportplan 2018–2029 og den nye bypakken for Bergen. Deretter skal avtalen reforhandles hvert fjerde år knyttet til rulleringen av Nasjonal transportplan.

Partene kan si opp avtalen og unnlate å bevilge midler dersom øvrige parter på vesentlig måte unnlater å følge opp sine forpliktelser, herunder at utviklingen ikke er i tråd med målsettingen. Regler for hvordan dette skal skje vil bli innarbeidet i den revidering av avtalen som er planlagt å skje senest våren 2018.

## 9. Ikrafttredelse

Avtalepartene er enig i at denne byvekstavtalen skal behandles av regjeringen, Hordaland fylkesting og Bergen bystyre før den endelig trer i kraft.

Bergen 28.juni 2017

Bergen 28. juni 2017

Pål Kårbø  
Hordaland fylkeskommune

Anna Elisa Tryti  
Bergen kommune

Terje Moe Gustavsen  
Statens vegvesen

Elisabeth Enger  
Jernbanedirektoratet

## Vedlegg:

1. Ny bypakke for Bergen
2. Behov for midler til drift av kollektivtrafikken
3. Transporttiltak finansiert av Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune
4. Programområdemidler fylkesveg og kommunal veg
5. Prosjektomtale for Bybanen til Fyllingsdalen
6. Prinsipper for fastsettelse av kostnader for statlig bidrag til Bybanen til Fyllingsdalen
7. Finansieringsplan for Bybanen til Fyllingsdalen
8. Veileder for indikatorer for oppfølging av byvekstavtalen
9. Kart over tellepunkter på vegnettet for beregning av bytrafikkindeks