

Byvekstavtalen – bakgrunn og betydning frå regionalt perspektiv

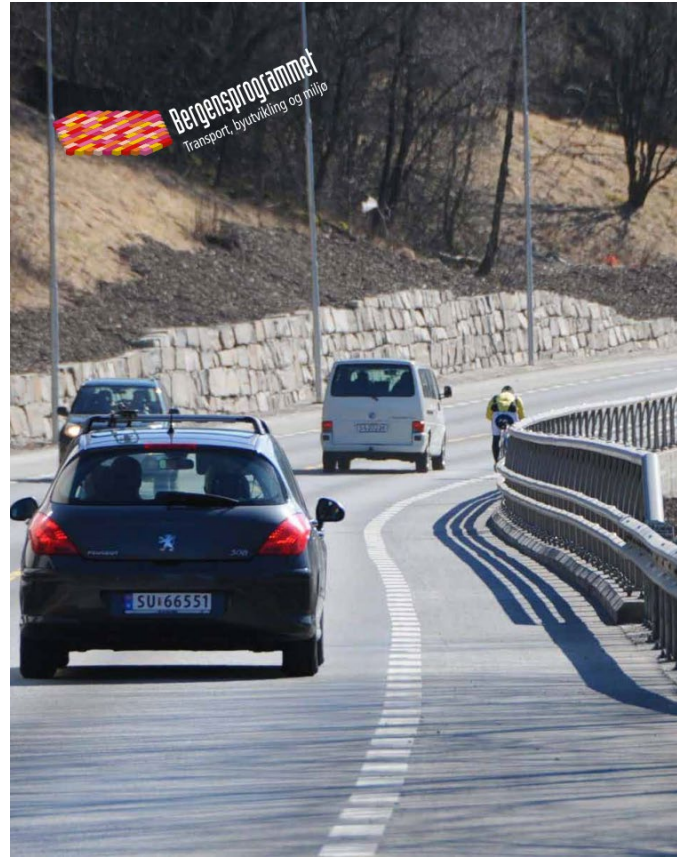
Anne Iren Fagerbakke

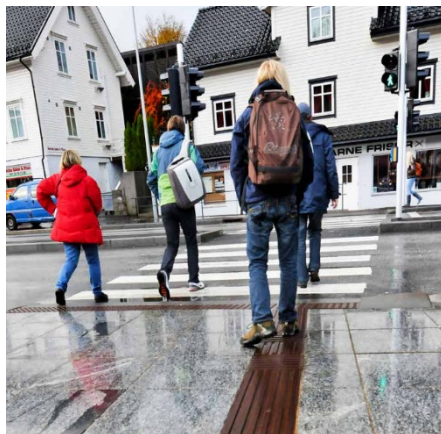
Avdelingsdirektør Mobilitet og kollektivtransport

Vestland fylkeskommune



Bergensprogrammet





Her får Bergen en halv milliard

Pengene skal stagge bilbruken og bedre kollektivtilbudet.



SKAL REDUSERE BILBRUKEN: Regjeringen vil gi Bergen 550 millioner kroner for å styrke kollektivtrafikken og redusere bilbruken. Her signeres avtalen. FOTO: FRODE BJERKESTRAND



Rushtidsavgift

Etter Stortingets behandling av Prop. 1 S (2016–2017) blei det innført tidsdifferensierte takstar (rushtidsavgift) i Bergen frå 1. februar 2016.

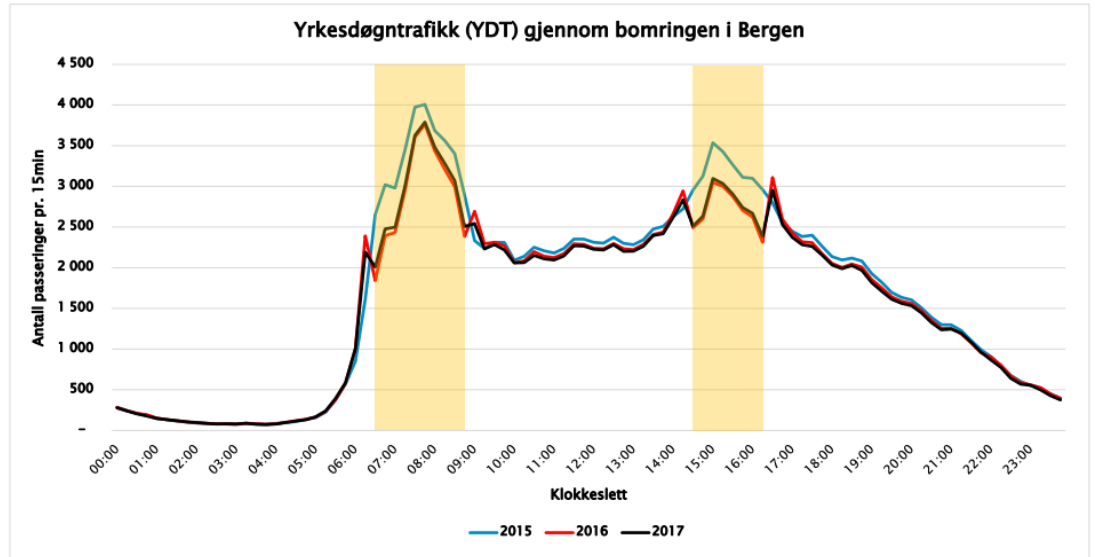


Diagram 5.1: Yrkesdøgntrafikk gjennom bomringen i Bergen. Alle passeringer, for februar–desember 2015–2017.



1 Bergen lufthavn

bybanen

224

Bybanens fem byggetrinn

Første byggetrinn frå sentrum til Nesttun har vært i drift sidan sommaren 2010.

Andre byggetrinn mellom Nesttun og Rådalen (Lagunen) har vært i drift sidan sommaren 2013.

Tredje byggetrinn mellom Rådalen og Flesland, inklusiv verkstad og depot ved Flesland har vært i drift sidan 2017.

Og vi hadde to byggetrinn igjen!

Fjerde byggetrinn mellom sentrum og Fyllingsdalen – som nå har vært i drift sidan november 2022

Femte byggetrinn mellom sentrum og Åsane som fekk sine reguleringsvedtak mai 2023 og som nå er gjenstand for prosjektering, kvalitetssikring og også en utredning av traseen gjennom sentrum.





Prop. 11 S

(2017–2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 17. november 2017,
godkjend i statsråd same dagen.
(Eggering Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Bergen i Hordaland, i tråd med vedtak frå lokale styresmakter.

Staten ved Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune undertekna i september 2017 ein byvekstavtale for Bergen for perioden 2017–2023. I avtalen er det mellom anna lagt til grunn statleg medfinansiering av vidare utbygging av Bybanen til Fyllingsdalen, statlege midlar til tiltak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs riksveg, samt vidareføring av belønningsmidlar. Byvekstavtalen er basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2014–2023. Det blir tatt sikte på at avtalen blir revidert i 2018, basert på rammene og føringane i Nasjonal transportplan 2018–2023.

Byvekstavtalen er eit av dei viktigaste verktøya for å nå målet om at veksten i persontransporten i dette byområdet skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet»). Prosjekta og tiltaka i byvekstavtalen skal bidra til å nå dette målet og sikre betre mobilitet samla sett, spesielt ved å leggje til rette for attraktive alternativ til privatbilten og betre framkomst for næringstransporten.

For å sikre midlar til å følgje opp lokale styresmakter sin del av byvekstavtalen, blei det

parallelt med forhandlingane om byvekstavtalen arbeidd fram ei ny bypakke for Bergen. Den nye bypakka som skal auvøye Bergensprogrammet, har ein innkrevjingsperiode på 20 år, frå 2018 til utgangen av 2037. Det er lagt opp til at tidsdifferensierte bompengetakstar skal vidareførast i eksisterande bomstasjonar. I tillegg skal det innførast miljødifferensierte bompengetakstar, og det skal etablerast nye bomstasjonar i bydelar som i dag ikkje har bompengeinnkrevjing, alt etter lokalpolitiske omstøkke.

Dei nye bomstasjonane vil etter planen bli sette i drift tidleg i 2019. Frå lokalpolitisk hald er det lagt til grunn innføring av miljødifferensierte takstar i eksisterande bomstasjonar så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.

2 Bakgrunn – overgang frå Bergensprogrammet til Bypakke Bergen

Innkrevjinga av bompengar i Bergen starta i 1986. Hovudformålet var å bygge ut eit tenkje hovudvegnett, jf. St.prp. nr. 118 (1984–85). Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 76 (2001–2002) slutta Stortinget seg til hovudlinjene i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø.

Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004–2005) slutta Stortinget seg til ei revidert bompengeordning for Bergensprogrammet. Rabattstrukturen og innkrevjingsordninga, inkludert talet på



Ny rekord i kollektivreisande

I 2019 var det ny rekord i kollektivtrafikken i Hordaland med 78,9 millionar reisande. Det er ein auke på 6 prosent i høve 2018. Bybanen aukar mest, med heile 16 prosent, og nærmare seg 19 millionar årlege passasjerar.



AUKAR MEST: Bybanen aukar mest og hadde nær 19 millionar passasjerar i fjor.

Av [Kommunikasjon](#) Publisert 24.02.2020 Endra 24.02.2020

Sidan 2010 har passasjertala for kollektivtrafikken i Hordaland hatt god vekst kvart einaste år. **For reiser innan Bergen kommune er auken på nær 140 prosent sidan 2010.** Reisetala for 2019 syner framleis at stadig fleire reiser med buss, båt og bybane.

Bompengeopprøret



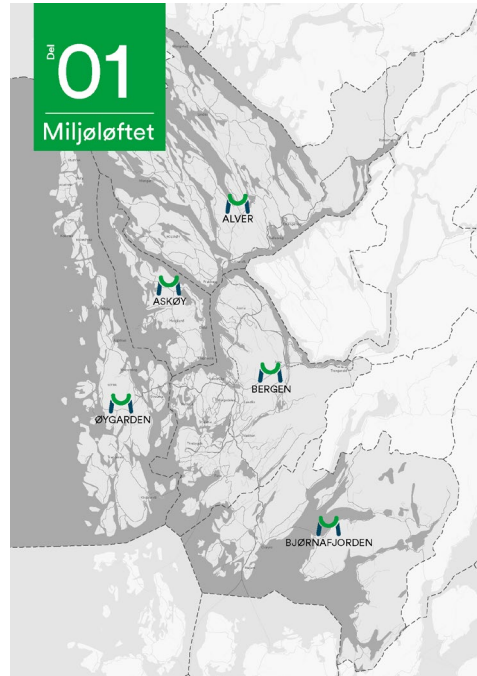




Samarbeid om nullvekstmålet



I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.



Miljøløftet: Økonomisk handlingsrom

Arbeidsbyrået for perioden 2019-2023 mellom Samferdsledningsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, samt Øygarden, Alver og Bjørnafjorden kommuner, januar 2019.

Byvekststevne mellom kommunene Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden, Vestland fylkeskommune og Staten for perioden 2019-2029

Fremforhandlet avtale til kollektivbil behandling hos Vestland fylkeskommune, Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden kommuner, samt til behandling i regjeringen.

Gjennom ulike internasjonale avtaler har Norge forpaktet seg til reduksjon i utslipp av klimagasser. Målet om utslippreduksjon ligger til grunn for nullvekstmålet. At veksten i persontransport i dei største byområdene skal takast med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. Nasjonal transportplan 2018-2023. Nullvekstmålet er like berre forankra i mål om utslippreduksjon, det er også ei nødvendige løysing på utfordringar knytt til kapasitet og framkomst i transportsystemet. Byvekststevnet er eit verkeemåle for å nå dette målet. Byvekststevnet skal også bidra til mer effektiv arealbruk og mer attraktive by- og regioner. Den er viktig for å oppnå mer helsekapale verkeemålebruk på tvers av forvaltningsnivå.

Denne byvekststevnet er inngått mellom Samferdsledningsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Askøy, Øygarden, Alver og Bjørnafjorden. Byvekststevnet skal reformulerast i etterkant av Stortinget si handtering av ny Nasjonal transportplan, hausten 2021.

Bompengepakken (Bypakke Bergen) er ein del av byvekststevnet (jf. Prop. 11 S (2017-2018)). Byvekststevnet skal styrast gjennom Miljøloftet, som er namnet på partnaravtalen. Vidareføring av Miljøloftet som gjennomføringsplan for ny byvekststevne, og utvalparane sin representasjon i dei ulike styringsorgan, er nærare skildra i kapittel 6 om styringssystem.

Eventuelt integrering av andre bompengepakkjer og bompengeprojekt i avtaleområdet må verta avklara ved neste revisjon, i 2021. Dette må i så fall godkjennast av dei enkelte kommunestyre.

1. Mål

Veksten i persontransport skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gange (nullvekstmålet).

Nullvekstmålet er knytt til samla køyretøykilometer innanfor avtaleområdet. I brev datert 31.10.18 presiserer Samferdsledningsdepartementet at nullvekstmålet berre gjeld innanfor dei geografiske grensene til dei opprivne avtaleområdene, altså Bergen, Askøy, Lindås, Os og Fjell.

For å tilretteleggja for eit godt tenestetilbod og gunstige rammevilkår for næringslivet vert følgjande hadde startar nullvekstmålet: gjennomgangstrafikk (reiser som har både start- og endepunkt utanfor avtaleområdet), transport knytt til offentlig og privat leiestyring, varetransport og godstransport.

Null- og lågutsleppbil brukar like mykje vegkapasitet som diesel- og bensinbilar, og bidreg til ke, utslukk, støy og svevestøv. Målet om nullvekst gjeld difor også persontransport med slike bilar.

For å nå mål om nullvekst i persontransporten vil det vera naudsynt å ta kraftigare grep i området med høgast transporttettsumad. Slik vil ein kunna oppnå stor effekt på reiseridstidfordelinga for avtaleområdet samla sett. Det er opp til partane å gjennomføra og finansiera tiltak som samla oppnår nullvekst i avtaleområdet.

Prosjekt og tiltak i byvekststevnet skal bidra til å nå nullvekstmålet og samstundes bidra til eit miljøvenleg, effektivt og trygt transportsystem, som sikrar mobilitet for innbyggjarar og næringsliv. Avtalen vil også bidra til ei framtidige utvikling av byområdet og regionen.

1



Prop. 11 S (2017-2018)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av Bypakke Bergen i Hordaland

Tilråding frå Samferdsledningsdepartementet 17. november 2017, godkjent i statråd same dagen. (Regjerings Solberg)

1 Innleiing

Samferdsledningsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av ei bypakke for Bergen i Hordaland, i tråd med vedtak frå lokale styresamstar.

Staten ved Samferdsledningsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune undertekna i september 2017 ein byvekststevne for Bergen for perioden 2017-2023. I avtalen er det mellom anna lagt til grunn statleg medfinansiering av vidare utbygging av flybanen til Fyllingsdalen, statlege midlar til tilbak for kollektivtrafikk, sykkel og gange langs rikveg, samt vidareføring av beløningsmidlar. Byvekststevnet er basert på ramme- og fortlagane i Nasjonal transportplan 2018-2023. Det blir tatt tilte på at avtalen blir revidert i 2018, basert på ramme- og fortlagane i Nasjonal transportplan 2018-2023.

Byvekststevnet er eit av dei viktigaste verkeemåle for å nå målet om at veksten i persontransporten i dei største byområdene skal takast med kollektivtransport, sykkel og gange («nullvekstmålet»). Prosjekt og tiltak i byvekststevnet skal bidra til å nå dette målet og sikre betre mobilitet samla sett, spesielt ved å legge til rette for attraktive alternativ til prøynding og betre framkomst for næringstransport.

For å sikre midlar til å følgje opp lokale styresmakter sin del av byvekststevnet, blei det

parallelt med forhandlingane om byvekststevnet arbeidd fram ei ny bypakke for Bergen. Den nye bypakka som skal styrast Bergensregionen, har ein innleiingsperiode på 20 år. Frå 2018 til utgangen av 2037. Det er lagt opp til at tilskuddsrettede bompengetakstar skal vidareførast i eksisterande bomstasjonar. I tillegg skal det innførast miljøtilpasserte bompengetakstar, og det skal etablerast nye bomstasjonar i bydelar som i dag ikkje har bompengekryssing, alt etter lokalpolitiske omstønde.

Det nye bomstasjonane vil etter planen bli sette i drift tidleg i 2019. Frå lokalpolitisk hald er det lagt til grunn innføring av miljøtilpasserte takstar i eksisterande bomstasjonar så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.

2 Bakgrunn – overgang frå Bergensprogrammet til Bypakke Bergen

Innleiinga av bompengar i Bergen starta i 1986. Hovudformålet var å byggje ut eit tette hovudvegnett, jf. St.prp. nr. 118 (1984-85). Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004-2005) slatta Stortinget seg til hovudlinjane i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø. Gjennom behandlinga av St.prp. nr. 75 (2004-2005) slatta Stortinget seg til ei revidert bompengeregning for Bergensregionen. Revidert utkast til bren og innleiingsperiode, inkludert tekt på

Miljøløftet

Byvekstavtalen



Stat
Samferdsledepartementet
Kommunal- og
distriktsdepartementet

- Riksveg (Statens vegvesen)
- Jernbane (Jernbanedirektoratet)
- Nasjonale retningslinjer areal (Statsforvaltaren i Vestland)

Rv.   



Fylkeskommune
Vestland fylkeskommune

- Fylkesveg
- Ansvar for kollektiv (regionalt)

Fv.  

Kommune
Alver, Askøy, Bergen,
Bjørnafjorden og Øygarden
kommunar


- Planmynde areal
- Innbyggarkontakt

Bypakke Bergen

Bypakke Bergen
Prop 11 S

- Bompengefinansiering

Kr 

Miljøløftet

Hovudmålet til Miljøløftet er **nulvekst**: I byområda skal klimagassutslepp, kø, luftforureining og støy reduserast gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransport blir tatt gjennom kollektivtransport, sykling og gåing.

Gange og sykkel

Det skal bli meir attraktivt å vere mjuk trafikkant. Tilbodet til gålande og syklande skal bli betre utbygd og meir trafikksikkert.

Kollektivtransport

Det skal bli meir attraktivt å reise kollektivt. Suksessfaktorar for kollektivtransporten er høg frekvens, god framkomne og god kapasitet. Bybanen er basisen i bystamlinjenettet, medan buss, båt og tog dekkjer del regionale stamlinjene.

Innfartsparkering

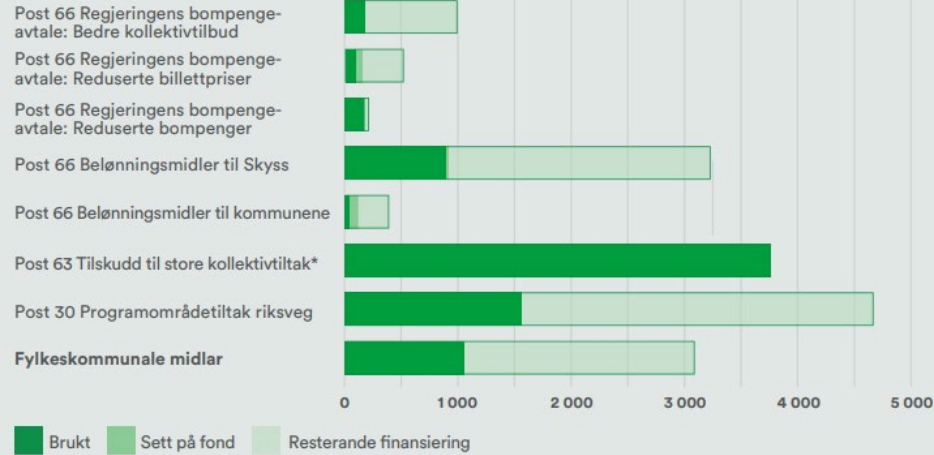
Innfartsparkeringsplassar skal redusere sentrumsretta arbeidsreiser i rushtida, og bidra til at fleire reiser kollektivt. Dette gjeld primært arbeidsreiser med det sentrale Bergen som mål.

Miljøvennleg teknologi og innovasjon

Utvikling innan klima- og miljøvennlege transportløyningar, låg- og nullutsleppsteknologi, ladeinfrastruktur, digitalisering og teknologiutvikling.

Nøkkeltall økonomi 2022

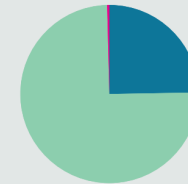
Byvekstavtale for bergensområdet 2019-2029



Bypakke Bergen (Prop 11 S) 2018-2037

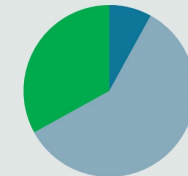


Kva brukar vi pengane på?



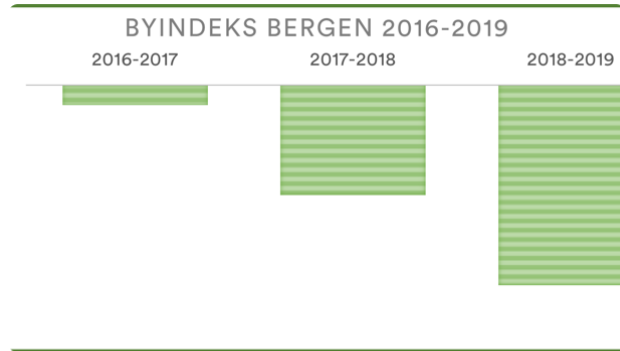
2 229 mill. Kollektivtransport
721 mill. Gange og sykkel
12 mill. Anna

Kor kjem pengane frå?

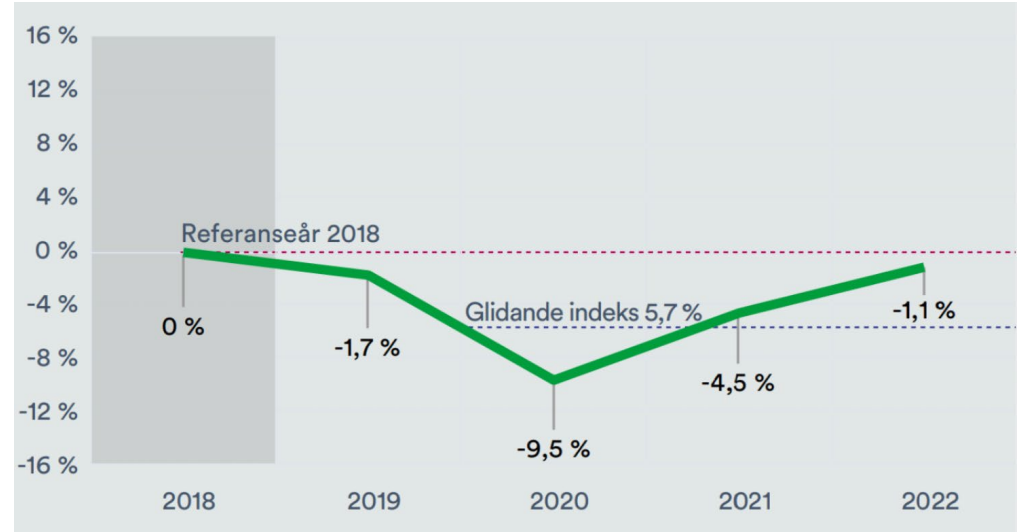


983 mill. Bompengar
223 mill. Fylket
1776 mill. Staten

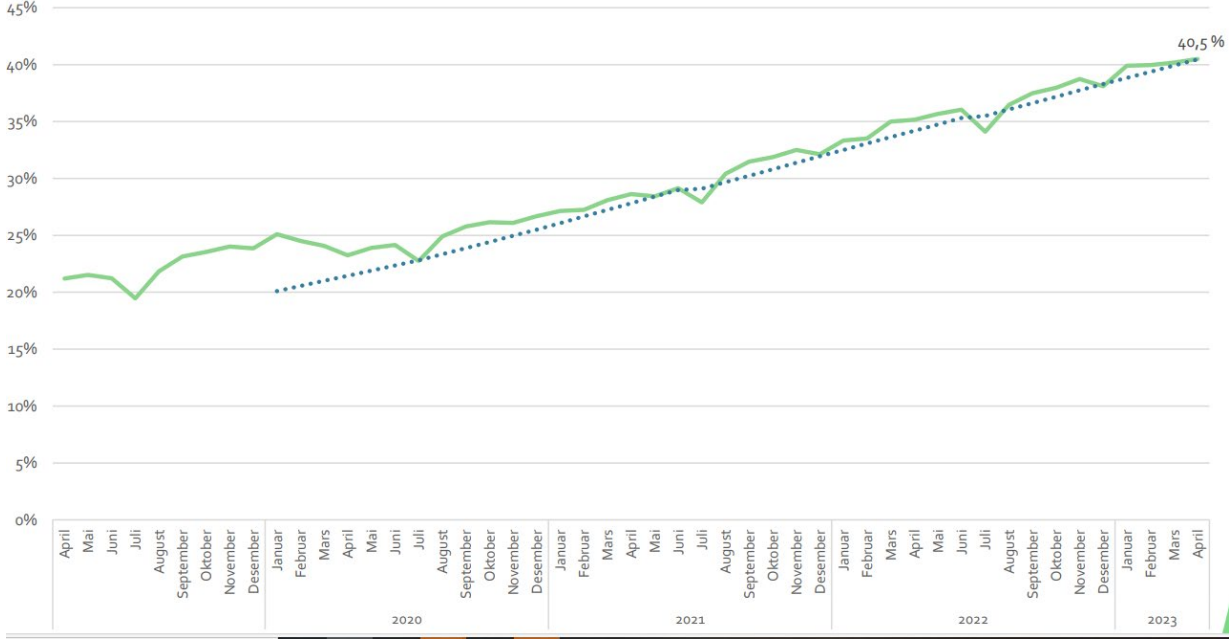
Byindeks Bergen



For hele perioden 2016-2019 er byindeksen redusert med 3,3 %. Målingen av nullvekst har imidlertid 2017 som referanseår i byvekstavtalen. Siden referanseåret 2017 er byindeksen redusert med 3,1 %. Dermed ligger Bergen foreløpig godt i rute til å nå nullvekstmålet.



Utvikling nullutsleppskøyretøy gjennom bomstasjonane i Bergen

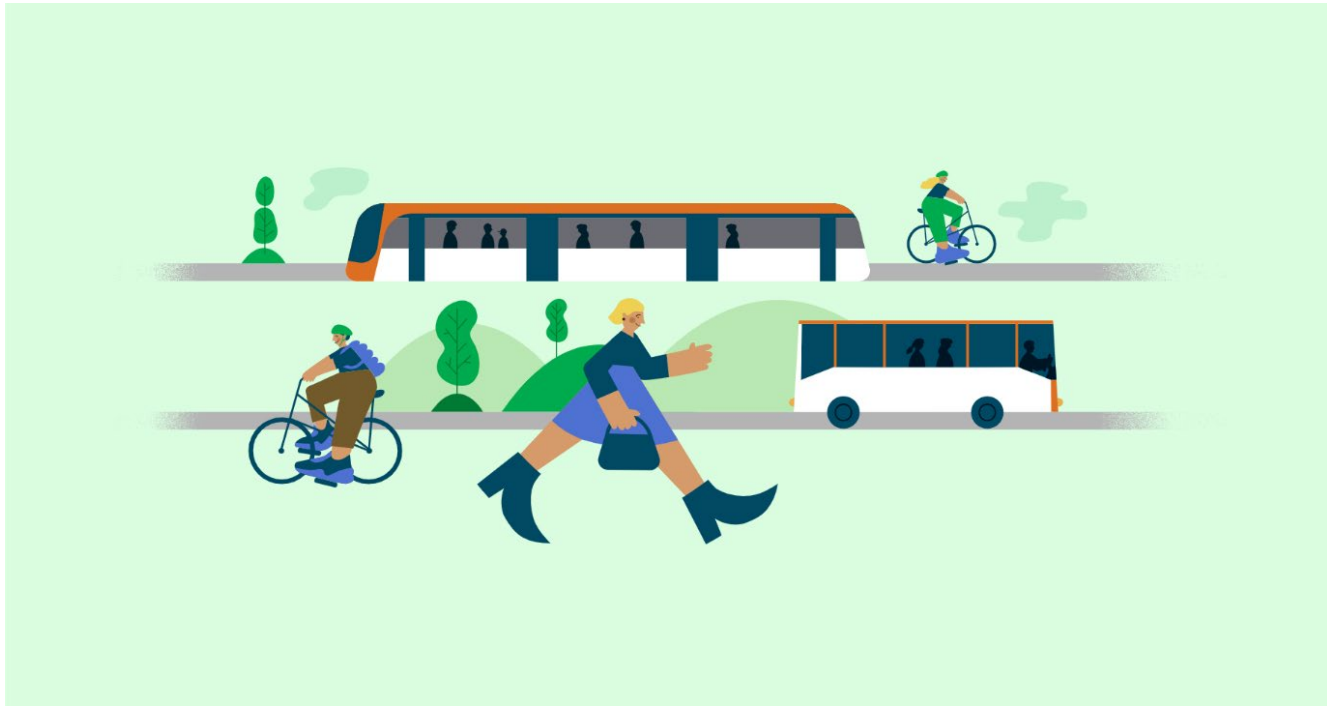


Byvekstavtalene fungerer!

God arena for samarbeid



Sammenheng mellom arealpolitikk og investeringer



Måloppnåelse gjennom porteføljestyring



Ordninga er god, men midlane er ikkje tilstrekkelege for å innfri nullvekstmålet.

