

Slik skal 13 milliarder brukast

Byvekstavtalen

Fylkesordfører Jon Askeland

Fylkesdirektør for mobilitet og kollektiv Håkon Rasmussen

Fylkesdirektør for infrastruktur og veg Dina Lefdal

Kva er målet? Kva skal vi løyse?

- Norge har forplikta seg til internasjonale klimaavtalar (Klimaforliket og Parisavtalen)
- Hovudmålet er reduksjon av klimagassar
- Transport står for ca 35% av klimagassutsleppa, mest i storbyområda
- Reduksjon av klimagassar er utgangspunkt for nullvekstmålet
- Nullvekstmålet:
 - *Veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gange*
 - *Sikre betre kapasitet og framkomst i trafikksystemet*

Kva er ein byvekstavtale?

- Statleg initiert partnerskap
- Staten v/ Vegdirektoratet eig styringsstruktur og finansieringsordning
- Krav om porteføljestyring i høve til nullvekstmålet:

Veksten i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

Regjeringen ønsker en miljøvennlig byutvikling og følger opp beslutningene i klimaforliket. Byvekstavtalene skal bidra til å nå målet om null vekst i personbiltrafikken i byene.

Prosess – ny byvekstavtale for Bergensområdet 2019 - 2020

- Ny avtale – prosess starta i april 2018 – Lindås invitert saman med Os, Fjell, Askøy, Bergen og Hordaland Fylkeskommune. Forhandlingsprosess gjennom heile 2018 og 2019
- Avtale på plass sommaren 2019 – men fleire ville avvente valet og kommunesamanslåing
- August 2019 – bompengeforliket – avklaring i november
- Avsluttande forhandlingar i november 2019
- Signert avtaleframlegg 4. desember
- Avtalepartar er Samferdsledepartementet (SD), Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden
- Avtaleområdet er Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden

Mål og intensjonar i byvekstavtalen

Nullvekstmålet er styrande:

- *Veksten i persontransporten skal takast med kollektivtrafikk, sykling og gange (utslepp)*
- *Sikre betre kapasitet og framkomst i trafikksystemet*

- Nullvekstmålet er knytt til samla køyretøykilometer innanfor avtaleområdet.
- Nullvekstmålet gjeld berre innanfor dei geografiske grensene til det opprinnelege avtaleområdet, altså Bergen, Askøy, Lindås, Os og Fjell.
- Målet om nullvekst gjeld også persontransport med null- og lågutslepps-bilar
- Gjennomgangstrafikk (reiser som har både start- og endepunkt utanfor avtaleområdet) og næringstransport blir halde utanfor avtalen.

Kvifor ny avtale?

- Fordi det fungerer!
- Gjeldande avtale i Bergen fungerer som berre det! Biltrafikken går ned, kollektivandelen går opp, klimagassutsleppa går ned.
- Måloppnåing i Bergen kommune gjennom samarbeid med nabokommunane om dei store reisestraumane.
- Styrkjer samarbeidet mellom fem nabokommunar.
- Sikrar pengar for å oppnå nytte,- og pengar for å møte arealforpliktingar som likevel er der.
- Meir pengar til utvikling her, og ikkje til andre.

Gjeldande avtale

- Avtaleperiode 2017-2023, avtaleområde Bergen kommune

Finansiering av gjeldande avtale:

- Statlege tilskot på totalt 6 100 mill. (2017-kroner):
 - 50% av Bybanen BT 4 3 200 mill.
 - Programområdemidlar stat (post 30-midlar) 1 500 mill.
 - Belønningsmidlar 1 400 mill.
- Bompengar: ca 900 mill. årleg
- Fylkeskommunale midlar 255 mill. årlig – totalt 1 785 mill (2017-kroner)

Nytt avtaleutkast

- Ny avtaleperiode 2019-2029
- Nytt avtaleområde Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden
- Tiltak i ny byvekstavtale vert finansiert med statlege midlar, fylkeskommunale midlar og brukarfinansiering (bompengar)
- Bybanen BT5 er ikkje ein del av ny avtale
- Stortingsprop. for dei ulike bompakkane i avtaleområdet ligg fast. Endring av bompengetakstar er ikkje ein del av ny avtale

Lokale utfordringar

- Kommunesamanslåing
- Kommune- og fylkestingsval

- Arealforpliktingar og nullvekstmål
- Bruk av statlege programområdemidlar
- Porteføljestyling
- Styringsstruktur i ny organisasjon
- Samordning av bompakkane

Satsingsområder

- Satsingsområde gange- og sykkel
- Satsingsområde kollektiv (investering og drift)
- Satsingsområde innfartsparkering
- Satsingsområde miljøvenleg teknologi og innovasjon

Finansiering av framforhandla avtaleutkast:

(2020-kr)

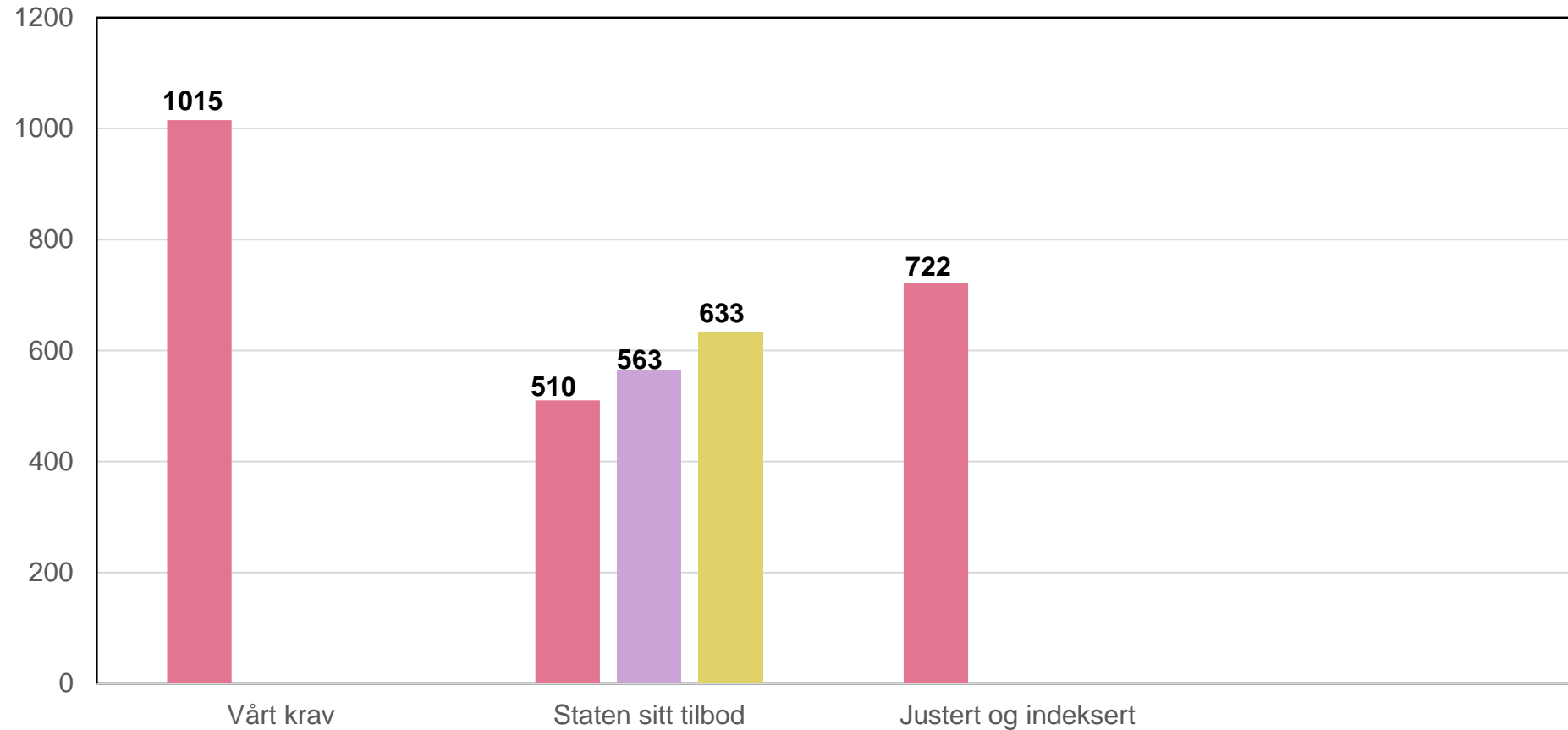
Statlege tilskot

- Programområdemidlar stat (post 30-midlar) 4 496 mill
- Ordinære belønningsmidlar 3 657 mill

- Reduserte bompengar 550 mill
- Betre kollektivtrafikk 550 mill
- Reduserte billettprisar 500 mill
- 50% av Bybanen byggetrinn 4 3 518 mill
- **Totalt 13 271 mill**

- Bompengar (Bypakke Bergen) ca 900 mill. årleg
- Fylkeskommunale midlar 270 mill. årleg

Årlege økonomiske rammer, justert for avtaleperiode 2019-2029 og indeksert til 2020-kr



Statlege midlar fordelt på partane, for perioden 2019-2029

Årleg gjennomsnitt. Mill. 2020-kr.

	Post 30-midlar ¹	Belønningsmidlar	Totalt
Skyss	-	280,0 ²	280,0
Bergen kommune	285,1	23,7	308,9
Alver kommune	29,5	2,5	32,0
Bjørnafjorden kommune	25,0	2,1	27,1
Øygarden kommune	38,7	3,2	41,9
Askøy kommune	29,7	2,5	32,2
Totalt	408,0	314,0	722,0

¹ Årleg bidrag frå staten over post 30 er avhengig av framdrift i prosjekta og finansieringsbehov i porteføljen

² Skyss får tildelt 280 mill. årleg i belønningsmidlar til drift av kollektivtransport. Av desse er 25 mill. årleg øyremerka låg- og nullutsleppsteknologi

Status juni 2019

- Einigheit om finansieringa
- I all hovudsak einigheit om avtaledokumentet
- Ikkje einigheit om signering og vedtak

Status november 2019

- Lagt opp til forhandlingsmøter 4. og 15. november, med krav om politiske vedtak innan årsskiftet
- Vegdirektoratet viste til at SD ville koma med eit avklårande brev knytt til konsekvensar av bompengeforliket innan årsskiftet

Status desember 2019

- Sluttforhandling og signering 4. desember
- Ikkje lenger krav om lokalpolitiske vedtak innan årsskiftet
- Vedtak i kommunane januar 2020
- Sak i SAMO 15. januar, i FUV 30. januar og vedtak i Fylkestinget 10. februar
- Politisk signering av SD og KMD i løpet av våren 2020

- Den økonomiske ramma føreset at alle partar sluttar seg til avtalen.
- Belønningsmidlar for 2019 vert utbetalt i 2020 dersom lokalpolitiske vedtak er fatta innan 1. april.
- Programområdemidlar for 2019 vil inngå i totalpotten og fordelast over heile avtaleperioden.

Bompengeforliket

Lagt fram 23. august

Reduserte billettprisar på kollektivtrafikk **50 mill. årleg**

Reduserte bompenger og bedre kollektivtilbud **110 mill. årleg** (der halvparten skal gå til bompengereduserande tiltak)

I vårt tilsvaret til Samferdselsdepartementet heiter det at: *Ein vart i forhandlingsmøtet einige om at midlane til betre kollektiv skal gå til Bybanen. Partane vil koma attende med nærare omtale av bruk av midlar til bompengereduksjon når dette er avklåra.*

Signal om meir fleksibilitet i bruk av post 30-midlane langs fylkesveg og kommunal veg

Signal om eit vidareutvikla nullvekstmål

Nye krav til porteføljestyrte bompakkar

Samferdselsdepartementet legg til grunn at kostnadsauke og inntektssvikt i dei porteføljestyrte bompengepakane skal handterast innanfor den økonomiske ramma som er vedteken. Forlenga innkrevjingsperiode er ikkje lenger eit aktuelt verkemiddel. Dette inneber at kostnadsauke og inntektssvikt skal handterast ved kutt i porteføljen. Takstane kan justerast slik at gjennomsnittstaksten blir oppretthalden (20. mai 2019).

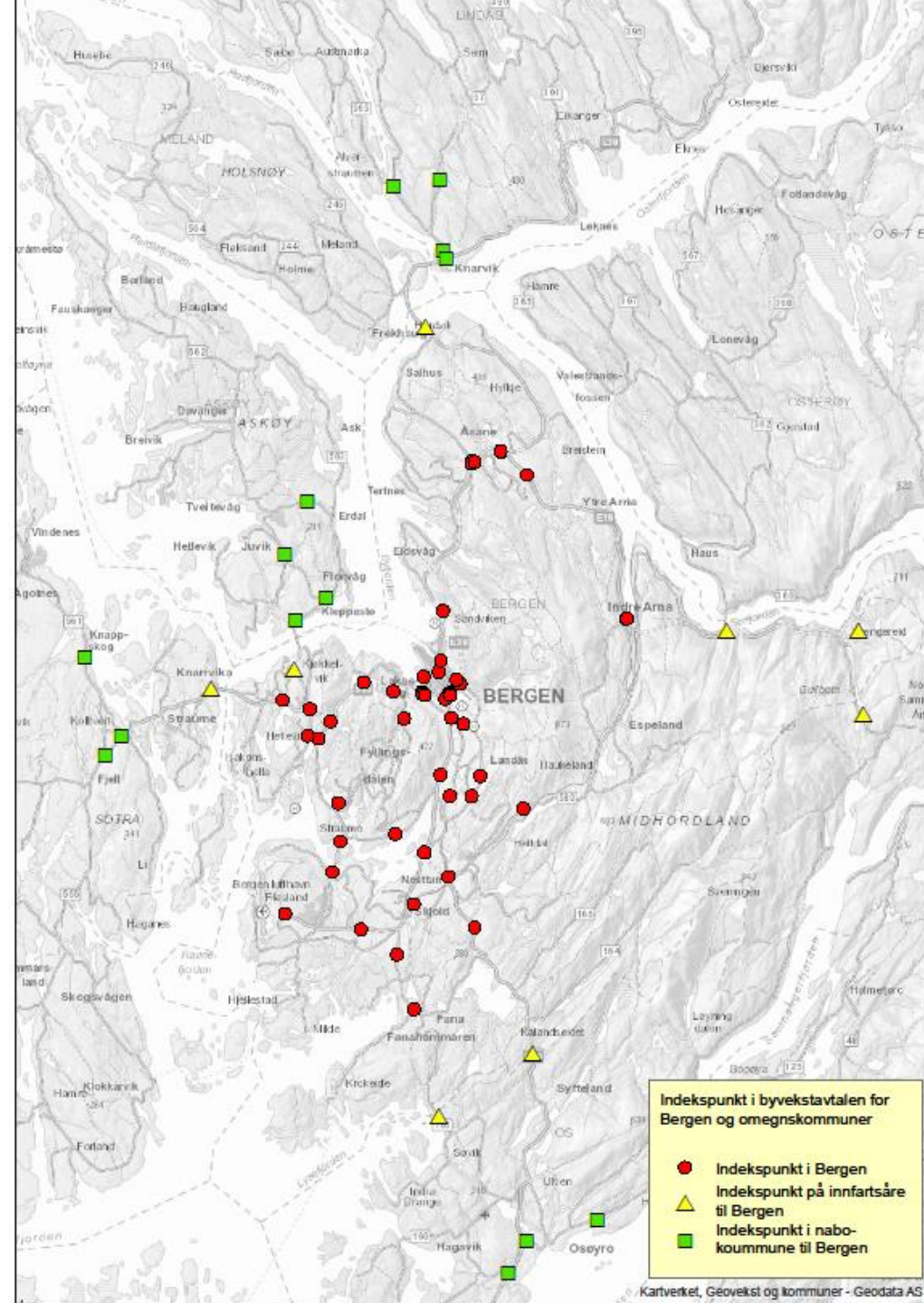
Dersom lokale styresmakter tek sikte på å vedta ei revidert pakke som bryt med prinsippa i brevet frå mai 2019, vil det ikkje vere aktuelt å leggje saka fram for Stortinget (14. oktober 2019).

Krav om eigenandel på 20% i nye bypakkar

Eigenandel på 20% gjeld ikkje tiltak i avtalen, men **nye bypakker**. Askøypakken og Nordhordlandspakken er etter vårt syn innretta som reine finansieringspakker, og ikkje som bypakker.

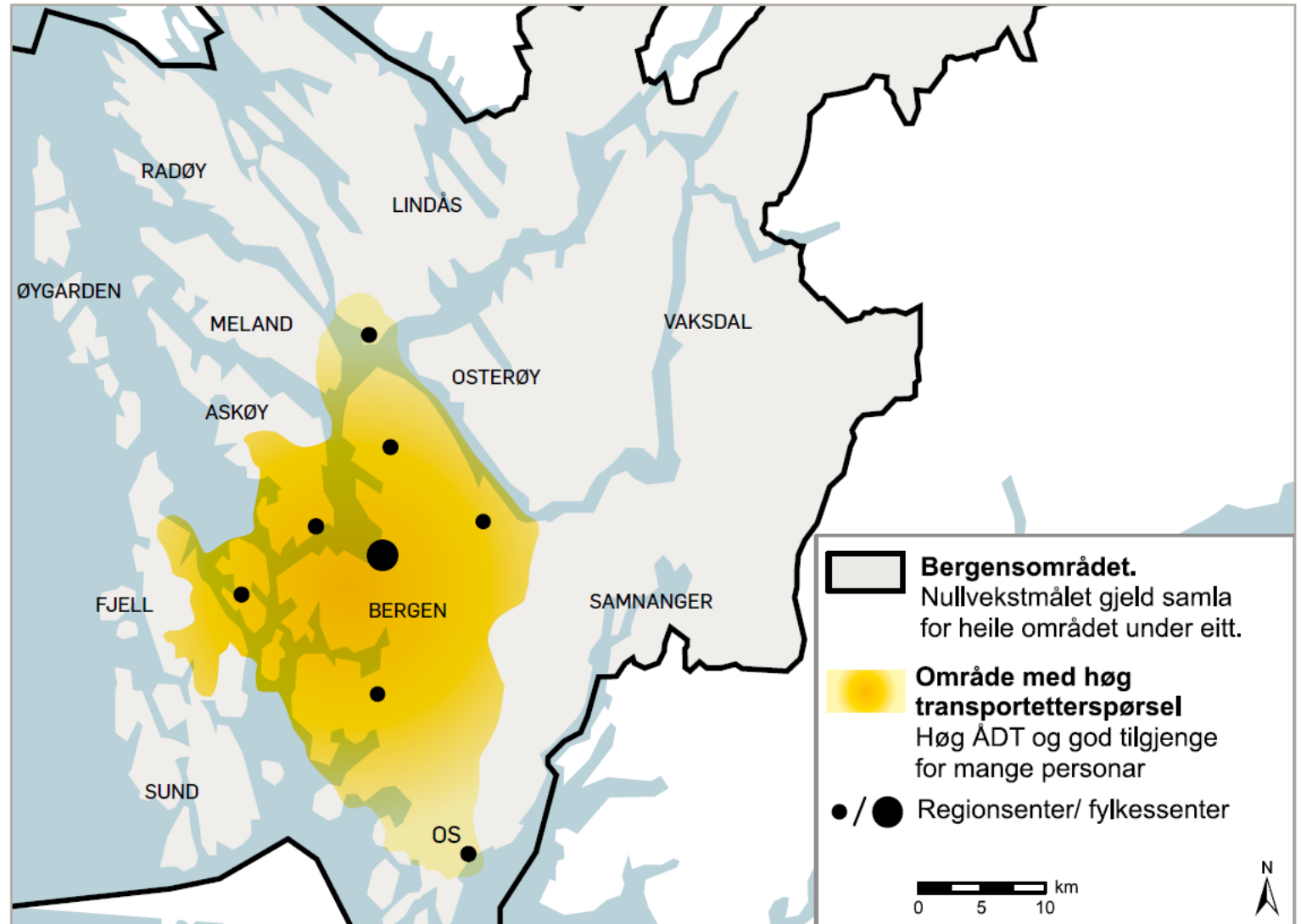
Nullvekstmålet i praksis

- Gjeld utført trafikkarbeid, altså kjøretøykilometer
- Nullvekstmålet for Bergen er teoretisk sett til 4 139 231 personbilm km pr døgn
- Unntatt:
 - Gjennomgangstrafikk
 - Næringstransport og mobile tjenesteytere
- Årleg rapportering til Vegdirektoratet basert på
 - Målepunkt i kart
 - Årlege reisevaneundersøkingar (RVU)



Tiltaksområde for nullvekst i personbiltransport

Målrette tiltak og verkemiddel mot dei største trafikkstraumane, der dei vil ha størst effekt.



Arealbruk

- Gjennom avtalen forpliktar kommunane seg til å leggja til rette for ein arealbruk som samla bidreg til nullvekstmålet.
- Stramme arealgrep kring regionsentra vil gje rom for større fleksibilitet i grendene.
- Kommunane er framleis planstyresmakt, men kan få motsegn dersom planen er i strid med statlege planretningsliner eller med regionale planar (Regional areal- og transportplan for Bergensområdet).
- Det er ingen nye arealforpliktingar knytt til byvekstavtalen. Avtalen er ei stadfesting av nasjonale og regionale retningsliner. Byvekstavtalen er ikkje juridisk bindande i seg sjølv.
- Ein samla areal- og transportutvikling vil ikkje berre bidra til nullvekstmålet, men også leggja til rette for god kollektivdekning, funksjonelle innfartsparkeringar og infrastruktur for syklende og gåande.
- Ein samla areal- og transportutvikling vil også leggja til rette for høgare nytteverdi av kommunale investeringar innanfor teknisk og sosial infrastruktur.