



Møtepapir

Styringsgruppa for Miljøløftet

Møte 6/2018, Klokkeslett: 12:00-15:00, Dato: 27. april 2018,

Hordaland fylkeskommune, fylkesutvalssalen, 3. etg.

Saksbehandler: Torill Klinker
Dato: 20.04.2018
Dok: Møtepapir SG 0618 Miljøløftet

Sakliste

- Sak 36/18 Godkjenning av innkalling og sakliste
- Sak 37/18 Godkjenning av referat frå møte 05/18
- Sak 38/18 Koengen som mogleg erstatningsareal for Mindemyren
- Sak 39/18 Bybanen byggetrinn 4, behov for kostnadsreduksjon
- Sak 40/18 Nye bomstasjonar og innføring av miljødifferensierte bomtakstar
- Sak 41/18 Reforhandling og framtidig utviding av avtaleområdet
- Sak 42/18 Nettsida – statusmelding med filmsnutt
- Sak 43/18 Møteplan haust 2018
- Sak 44/18 Eventuelt



Miljøløftet

Sak 36/18 Godkjenning av innkalling og sakliste

Forslag til vedtak: Innkalling og sakliste blir godkjent.

Sak 37/18 Godkjenning av referat frå møte 04/18

Referat er vedlagt. Sjå **vedlegg 1**.

Forslag til vedtak: Vedlagt referat blir godkjent.

Sak 38/18 Koengen som mogleg erstatningsareal for Mindemyren

I styringsgruppemøtet den 6. april vart det gjeve ei orientering frå Jernbanedirektoratet og Bane NOR om bakgrunn for prosjektet, og framdrift i høve til frigjeving innan mai 2019. Styringsgruppa presiserte viktigheita av framdrift, og bad om ei ny orientering på neste møte, 27. april.

Prosjektdirektør Hans-Egil Larsen frå Bane NOR orienterer.

Forslag til vedtak: Styringsgruppa vurderer prosjektet som ein føresetnad for gjennomføring av bybane mot Fyllingsdalen, og presiserer viktigheita av stram framdrift i prosjektet.

Styringsgruppa presiserer vidare at kulturminneomsyn og omsyn til konsertaktiviteten på Koengen skal ivaretakast i den vidare prosessen.

Sak 39/18 Bybanen byggetrinn 4, behov for kostnadsreduksjon

Fylkesrådmannen peika i styringsgruppemøter den 12. mars og 6. april på at kostnadene for Bybanens byggetrinn 4, tross dei kutta som gjort, er utanfor styringsramma for prosjektet. Prosjekteigar ser behov for ytterlegare kostnadsreduksjon, og for å oppnå dette har ei eventuell avkorting av byggetrinn 4 vore diskutert i styringsgruppa.

Bybanen Utbygging har no fått oppdatert den kvantitative delen av analysen som vart levert i oktober 2017 (KS2). Ei oppsummering av denne vert ettersendt som **vedlegg 2**.

Forslag til vedtak: Med bakgrunn i tidlegare omtalte kostnadskontroll vedtek Styringsgruppa fylgjande:

- *Tidlegare vedtekne kutt vert opprettheldt, med unntak av varelevering Oasen, som vert teke inn att i prosjektet.*
- *Bybanens byggetrinn 4 vert avslutta ved Oasen, og depotet vert etablert som fjellløysing med dagslys i Løvstakken vest.*
- *Arbeidet skal utførast slik at det er mogleg å slutføra strekninga til Spelhaugen på eit seinare tidspunkt.*



Miljøløftet

Sak 40/18 Nye bomstasjoner og innføring av miljødifferensierte bomtakstar

Ny bompengereordning for Bergen legg opp til etablering av 15 nye bomstasjoner, hovudsakleg i bydelane. Styringsgruppa har tidlegar etterspurt framdrift i prosjektet. Prosjektleiar Beate Eide Riisnæs (SVV) orienterer. **Sjå vedlegg 3.**

Ved einsskilde plasseringar av nye bomstasjoner har det oppstått stor lokal misnøye, og ynskje om fritak for betaling i den aktuelle bomstasjonen. Kristian Bauge (SVV) orienterer om grunnlaget for plasseringa, og regelverket i høve til eventuelt fritak. Trafikale og økonomiske konsekvensar av omkøyringsmoglegheiter i det nye bomsystemet er oppsummert i **vedlegg 4.**

Innføring av miljødifferensierte takstar har vore utsett, men vert no innført frå 1. juni. Kristian Bauge (SVV) orienterer. Som avtalt i forrige styringsgruppemøte vert presentasjon om miljødifferensierte takstar lagt ved, **sjå vedlegg 5.**

Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.

Sak 41/18 Reforhandling og framtidig utviding av avtaleområdet

Partane i Miljøløftet har saman med omeignskommunane motteke brev frå Samferdsledepartementet med tittel «*Invitasjon til forhandlinger om byvekstavtale for Bergensområdet*». **Sjå vedlegg 6.**

Brevet etterspør lokale avklåringar innan oppstart av reforhandlingar i juni 2018, mellom anna oppnemning av representantar til politisk styringsgruppe og administrativ forhandlingsgruppe.

Informasjonsbehovet hjå omeignskommunane er stort, og det vil truleg vera behov for eit orienteringsmøte for samtlege partar, i forkant av oppstartsmøtet i juni. **Sjå vedlegg 7.** Håkon Rasmussen orienterer.

Forslag til vedtak:

Styringsgruppa ber om at Hordaland fylkeskommune, i samråd med dei ulike partane:

- *Leier prosessen med oppnemning av representantar til politisk styringsgruppe og administrativ forhandlingsgruppe.*
- *Finn ein eigna møtestad for oppstartsmøtet i juni.*
- *Førebur eit felles orienteringsmøte i forkant av forhandlingsoppstart.*

Sak 42/18 Nettsida – statusmelding med filmsnutt

Arbeidet med utarbeiding av nettsider for miljøløftet.no er snart ferdig. Det vert gjeve ei statusmelding med påfølgjande filmsnutt. Kristoffer Sandvik Monsen orienterer.

Forslag til vedtak: Styringsgruppa tek saka til orientering.

SAMMEN
OM



Miljøløftet

Sak 43/18 Møteplan haust 2018

Det er tid for å fastsetja møtedatoar for hausten 2018.

Forslag til vedtak: Styringsgruppa fastset møteplan for hausten 2018 slik.....

Sak 44/18 Eventuelt



Statens vegvesen

Saksbehandler/telefon:
<Saksbehandlersnavn / tlf>
Vår dato: 23.04.2018
Vår Beate Riisnæs
referanse:

Vedlegg 3

Til: Styringsgruppen Miljøløftet
Fra: Vegseksjon Bergensområdet

Orientering om utført og status fremdrift ved etablering av nye bomstasjoner i Bergensområdet

Status fremdrift pr. 23/4-18

- Arbeid, etablering og igangsetting av innkrevingspunkt er fordelt på 2 entrepriser:
 - o En kontrakt for levering og montering av innkrevingsutstyret
 - o En kontrakt for grunnarbeid; graving, fundament, portal og bod/skap for teknisk utstyr.
- Konkurransesgrunnlag for begge kontraktene er utarbeidet og lyst ut.
- Bomsnitt er byggesøkt og byggesøknader er godkjent på alle bomsnitt utenom Strandkaiaen.
- Vegkantutstyrskontrakt ble lyst ut 15/2-18. Tilbudene er levert inn og tilbudsbehandling pågår. Forventet kontraktsignering i slutten av mai.
- Grunnentreprisen ble lyst ut 13/4-18. Tilbudsfrist 9/5-18. Behandling i nemd og godkjenning av anskaffelsen 15/5-18, det er 10 dager klagefrist for øvrige entreprenører etter at anskaffelsen er godkjent. Forventet kontraktsignering i slutten av mai.
- Samhandling mellom leverandør av vegkantutstyr og grunnentreprise mai/juni
- Utløsning av opsjon og forhandling om tidligere leveringstid på bomstasjoner i sentrum vil bli gjennomført ved kontraktsignering.
- Medio juni detaljert fremdriftsplan over bygging og montering av nye bomsnitt.
- Detaljert fremdriftsplan over utskifting av eksisterende bomsnitt.

Regelverk, prosess og byggesøknader

Alle utlysninger og anskaffelser skal følge Lov og forskrift om offentlig anskaffelser, og de krav til tidsfrister som denne setter. I tillegg har Statens vegvesen et internt regelverk som skal følges, med blant annet kvalitetssikring av tilbudsdokumenter. For vegkantutstyrskontrakten skjer dette hos juridisk seksjon i Region vest og VD, for grunnentreprisen hos Byggherreseksjonen i Region vest. Når tilbudene er behandlet skal anskaffelsen behandles i nemd og innstilling godkjennes. I tillegg er det avklart med Bergen kommune at alle bomsnittene skal byggesøkes. Prosessene tar tid og vi lyser normalt sett ikke ut, uten at vi vet vi har alle godkjenninger og vedtak i orden.

Avklaring om plassering av bomsnitt sentrum og opsjon i vegkantutstyrskontrakt

Avklaring om plassering av bomsnitt i sentrum var på kritisk linje og prosjektet hadde behov for å ha plassering avklart innen årsskiftet 2017/2018 for ikke å få forsinkelser. Risikoreducerende tiltak var å lyse ut vegkantutstyrskontrakten uten avklart plassering. Bomsnitt sentrum ble derfor lagt inn som opsjon for å kunne ferdigstille konkurransegrunnlaget, og kvalitetssikre Vegkantutstyrskontrakten før utlysning. Plassering i sentrum ble behandlet i byrådet 1/2-18 og vedtatt i bystyret

21/02–18. Arbeidet med endelig prosjektering og byggesaksbehandling av disse startet umiddelbart etter dette. Utlysning av vegkantutstyr var 15/2–18.

Usikkerhet ved valg av leverandør for vegkantutstyrskontrakt

- Risiko ved tiden det tar for å godkjenne en eventuelt ny leverandør som ikke er godkjent fra før (bare en godkjent leverandør pr. i dag (DVT og FAT))
- Risiko ved tidsbruk for å koble opp evt. ny leverandør mot sentralsystemet (CS)
- Risiko om denne leverandøren har/får flere større pågående og nye kontrakter (Bypakke Nord-Jæren, Oslopakke 3 og Bypakke Bergen)
- (kapasitet)
- Risiko i leveringstid på utstyr

Som tiltak for å sikre at vi hadde kontroll på levering og montering av utstyr på de nye bomsnittene med de usikkerheter og risikoer nevnt over, ble opsjon for sentrum og Straumevegen satt med leveringsfrist 1/6–19.

Kontrakt for grunnarbeider

Konkurransesgrunnlag for grunnarbeider er lyst ut og har innleveringsfrist 9/5–18.

Leveringsfrist for ytre ring er 29/11–18. Denne fristen omhandler alt grunnarbeid, inklusive levering av portal, for alle de nye bomsnittene også sentrum og Straumevegen.

Leveringsfrist oppgradering av eksisterende bomsnitt i indre ring 1/6–19.

Dialog og forhandling med leverandør/entreprenør

Når vi har inngått kontrakt med entreprenør og leverandør vil vi gå i dialog om frister og leveringstider for sentrum og Straumevegen, eventuelt omprioritere rekkefølge. Uavhengig av opsjonsfrist og øvrig frist 1/1–19 for leveranse av utstyr og montering av dette, har alt gravearbeidet for plassering i sentrum og øvrige nye bomsnitt frist til 29/11–18. Dvs at i utgangspunktet vil alt gravearbeid ved de nye bomsnittene være ferdig til 29/11–18, og det er kun montering av utligger med innkrevingsutstyr og igangsetting som skjer etter dette på de nye bomsnittene. Utstyr monteres på utligger på lager, transporteres til anleggsplass og monteres i løpet av en natt, deretter gjennomføres intern SAT(Site Acceptance Test) og endelig SAT på alle stasjonene før innkrevingsstart 01/01–19.

Når det er skrevet kontrakt med utstyrsleverandør og grunnentreprenør vil det bli utarbeidet en detaljert framdriftsplan i samarbeid med disse to aktørene. Når denne framdriftsplanen er laget, vil vi ha et mye klarere bilde av hva som er faktisk framdrift, og kunne rapportere mer entydig på levering og igangsetting.

Hva kan hindre fremdrift

Det er svært presset framdrift.

- Markedet og leveringstider, kapasitet hos de som produserer utstyr, portaler, tekniske boder, fundamenter etc.
- Samtidige kontrakter i øvrige byer som skal ha tilsvarende utstyr med samme leverandør
- Det er ikke utført grunnundersøkelser. Forhold i grunnen som avdekkes når vi graver kan gi forsinkelser.
- Fremføring av strøm og kommunikasjon
- Grunnarbeid som må utføres om høsten/vinteren
- Utforutsette hindringer i byggefasen

Erik Johannessen 10.4.2018

Konsekvenser av omkjøringsveier i bomringen i 3 ulike snitt.

I arbeidet med å plassere nye bomstasjoner i Miljøløftet er det identifisert flere plasseringer av bomstasjoner som gir mulighet for trafikanter å unngå avgift ved å gjøre noen omkjøringer. Dette gjelder i utgangspunktet for to av plasseringene; Skageveien/ Flyplassveien/ Steinsviksveien og for Fritz Riebersvei/ Fanaveien ved Skjold. I dette notatet er det også gjort en vurdering av konsekvenser ved å ikke ha en bomstasjon på Tellevikveien ved Salhus.

Det presiseres at beregningene i dette notatet bærer med seg stor usikkerhet. Det er også slik at det bare er de trafikantene som har et målpunkt for sin reise som ikke innbefatter flere passeringer i bomringen, som vil være aktuelle for å velge omkjøringsmulighetene. Modellene forutsetter også at trafikantene gjør rasjonelle valg. Det kan tenkes at det finnes en del trafikanter som mer eller mindre på trass velger å kjøre bompengefritt, selv om tidsverdiene deres normalt skulle tilsi at de ikke ville gjort dette valget.

1. Skageveien

Denne stasjonen var opprinnelig lagt ved Skeie skole. I et møte i Forhandlingsutvalget ble det besluttet at denne stasjonen skulle flyttes lenger nord-vest på Skageveien. Det ble i møtet opplyst at det da ville åpnes en omkjøringsmulighet ved å kjøre Grimseidveien fra Milde/Hjellestad. Dette er en veg med svært lav standard, og den vil ikke kunne takle særlig mye trafikkøkning.

Resultater fra tester med transportmodell kan tyde på at det først og fremst er lokal trafikk fra Milde/Hjellestad som vil benytte seg av denne omkjøringsmuligheten. Størrelsen på trafikkøkningen kan ligge på mellom 700 – 1000 kjøretøy pr døgn. Det vil ikke være attraktivt for større omkjøringer for å slippe unna denne avgiften. En økning på ca. 1000 kjøretøy pr døgn vil utgjøre en betydelig ulempe for beboere og andre trafikanter langs denne strekningen.

2. Fritz Riebersvei/Fanaveien ved Skjold

Det er en åpning for å slippe unna dette bomsnittet ved å kjøre Nordåsdalen og videre via Harald Skjolds veg og ut på Fanaveien mellom Skjold skole og Fana blikk. Dette er en

mulighet som ikke ble avdekket under arbeidet med plasseringen av bomstasjonene. Det må legges til at andre alternative plasseringer i dette området uansett ville vært vanskelig på grunn av et finmasket vegnett med mange alternative ruter. En ville trenge mange bomstasjoner for å lukke alle muligheter.

Også for denne bomstasjonsplasseringen er det først og fremst lokaltrafikk som vil benytte omkjøringsmuligheten. Dette vil være trafikk fra området Nordås. Det vil ikke være attraktivt for trafikk på hovedvegsystemet å kjøre av dette for å krongle seg igjennom et dårlig lokalvegsystem for å unngå bomavgift. Transportmodellen antyder en trafikkøkning over Harald Skjolds veg på ca. 1200 kjøretøy pr døgn. Dette er en økning som vil være en betydelig ulempe for beboerne og andre trafikanter i dette området.

3. Tellevikveien

Dette er en omkjøringsmulighet som ble avdekket i en tidlig fase av plasseringen av bomstasjonene. Det var vurdert den gang at andelen som ville kunne benytte seg av denne muligheten ville være så stor at her ble det foreslått å legge en egen bomstasjon på Tellevikveien. Beregninger med transportmodellen bekrefter også dette. Mengden av trafikanter som ser dette som et attraktivt valg er ca. 5000 kjøretøy pr døgn. Det vil ikke være plass til en så stor mengde ny trafikk på denne strekningen. Beregningene viser at det er nødvendig å stenge denne omkjøringsmuligheten.

Oppsummering

Trafikkbelastningen på Grimseidveien og Harald Skjolds veg kan bli betydelig. De to vegene er ikke dimensjonert for den trafikkøkningen som modellene viser kan bli realisert om vegene holdes åpne. Det bør vurderes tiltak for å lukke omkjøringsmulighetene, alternativt at en holder nøye kontroll med utviklingen av trafikk på disse strekningene før og etter innkrevingsstart i de nye bomstasjonene.

I tillegg til at trafikkøkningen på disse vegene er et trafiksikkerhet- og nærmiljøproblem vil omkjøringsmulighetene medføre et inntektstap i Miljøløftet. Den delen av trafikken som vil benytte omkjøringsmulighetene er trafikk som ikke allerede har passert en annen stasjon, eller som innenfor den neste timen ikke vil passere en annen stasjon. Det betyr at inntektstapet for hver trafikanter som benytter omkjøringsmuligheten trolig vil være nær full takst minus eventuell rabatt. Samlet vil dette kunne gi et inntektstap på ca. 20 millioner kroner.



Innføring av miljødifferensierte takster

- Bompengereform
- Utvikling av nytt avtaleverk
- Bompengeavtale
 - *Prosjektavtale*
 - *Finansieringsavtale*
- Ferde AS formelt bompengeselskap 24.11.2017
 - E39 Rogfast ble inngått i desember.
 - Bypakke Nord-Jæren inngås nå.



Innføring av miljødifferensierte takster

- Omtale i Prop. 11 S (2017–2018)
 - ... *innføring av miljødifferensierte takstar i eksisterende bomstasjoner så snart som råd etter Stortinget si behandling av saka.*
- Delegert fullmakt fra SD til VD for avtaleinngåelse i januar
- 22. januar: Bestilling fra VD om utarbeiding av avtale med Ferde AS
 - *Prosjektavtale*
 - *Finansieringsavtale*
- Regionen vurderte at tilleggsavtale med Bergen Bompengeselskap AS ville spare tid
- 12. februar: Tilleggsavtale signert av Bergen Bompengeselskap AS sendt VD for signatur



Innføring av miljødifferensierte takster

- Medio februar fikk BFIN opplyst at Ferde AS hadde kjøpt aksjene i Bergen bompengeselskap AS
 - Bergen bompengeselskap kan ikke være avtalepart
- Utkast til prosjekt- og finansieringsavtaler sendt Ferde tidlig i mars
- Tilbakemelding fra Ferde ventet denne uken
- Avtalen sendes så direktoratet for signering
- Takstvedtak kan fattes raskt
- Kunngjøring 4–6 uker



Innføring av miljødifferensierte takster

- Konsekvenser for utsatt innkrevingsstart
 - Bompengerperioden på 20 år starter når miljødifferensierte takster innføres
 - Samlet bompengebidrag til pakken vil ikke svekkes

**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Statssekretæren

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref

Dato

17/2170-

17. april 2018

Invitasjon til forhandlinger om byvekstavtale for Bergensområdet

Samferdselsdepartementet vil i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet med dette invitere Hordaland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os til forhandlinger om byvekstavtale for Bergensområdet.

Gjeldende byvekstavtale mellom staten, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune ble inngått i 2017, og gjelder for perioden 2017-2023. Gjennom avtalen arbeider partene for å nå målet om nullvekst i persontransport med bil. Løsningene som velges skal bidra til å sikre bedre mobilitet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil og bedre framkommelighet for næringstransporten.

I gjeldende avtale er de økonomiske rammene og føringene i Nasjonal transportplan 2014-2023 lagt til grunn. På bakgrunn av Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* inviterer vi nå til reforhandling av gjeldende avtale. Vi viser til nærmere omtale av ordningen med økonomiske rammer og føringar i kap. 8 i Nasjonal transportplan 2018-2029.

I ny Nasjonal transportplan er byområdene prioritert høyt, og det er satt av 66,4 mrd. kr til byvekstvtaler i de ni største byområdene. Dette omfatter midler til store fylkeskommunale kollektivprosjekter i de fire største byområdene (bl.a. Bybanen til Fyllingsdalen), riksveimidler til kollektiv-, sykkel- og gangetiltak, jernbanemidler til stasjons- og knutepunktsutvikling samt belønningsmidler. Vi viser for øvrig til rammer og føringar for byvekstvtalene som framgår av Nasjonal transportplan. De statlige midlene skal fordeles gjennom forhandlinger, og vi starter nå opp dette arbeidet i de fire største byområdene parallelt.

Utviklingen i omegnskommunene til Bergen har stor betydning for det framtidige transportbehovet og om vi klarer å nå nullvekstmålet for persontransport med bil i Bergensområdet. Staten ønsker å legge til rette for et løpende samarbeid mellom de viktigste aktørene som kan bidra til en areal- og transportutvikling i tråd med målet, og byvekstavtalen vil være en god ramme for det. Det legges derfor opp til å utvide avtaleområdet med de omegnskommunene som i henhold til Regional plan for Bergensområdet er definert som regionsenterkommuner med regionale vekstsoner nær Bergen, og kommunene Askøy, Fjell, Lindås og Os inviteres til å bli parter i byvekstavtalen. I forhandlingene skal areal- og transporttiltak i de regionale vekstsonene prioriteres. Som kjent vil det bli en kommunesammenslåing i 2020, men i denne forhandlingsrunden forholder vi oss til kommunene i eksisterende kommunestruktur. Etter sammenslåingene vil det være de nye kommunene Øygarden, Alver og Bjørnafjorden som vil være parter i avtalen sammen med Bergen kommune, Hordaland fylkeskommune og staten.

I reforhandlingene vil vi bygge videre på det gode samarbeidet mellom staten, Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune som er etablert i den gjeldende byvekstavtalen, og vi ser fram til å ha med de fire viktige omegnskommunene når vi skal komme fram til gode areal- og transportløsninger. Nullvekstmålet for persontransport med bil vil være førende i arbeidet, og vil gjelde hele det nye avtaleområdet. Vi vurderer at deltakerne gjennom å være med i forhandlingene får en fin mulighet til å bidra i diskusjonen om viktige areal- og transportløsninger for sin region. Samtidig vil vi understreke at deltakelse også vil innebære forpliktelser for alle parter som deltar.

I tråd med Nasjonal transportplan 2018-2029 skal det innføres en ny organisering for byvekstavtalene når reforhandlingene starter opp. Samferdselsdepartementet vil ha det overordnede ansvaret for forhandlingene i samråd med Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Den nye organiseringen innebærer at det skal etableres en politisk styringsgruppe for byvekstavtalen, som undertegnede vil lede. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil være representert ved statssekretær Lars Jacob Hiim. Vi inviterer politisk ledelse i Hordaland fylkeskommune og kommunene Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os til å delta. Gruppen vil møtes ved behov, og minst i et innledende og et avsluttende møte. Politisk styringsgruppe avgjør selv om det er behov for avklarende møter underveis i forhandlingene.

Videre vil Statens vegvesen lede forhandlingene i en administrativ forhandlingsgruppe. Jernbanedirektoratet og Fylkesmannen i Hordaland vil også delta. Fylkesmannen vil ha et hovedansvar fra statens side for å følge opp arealdelen i avtalen. Representanter fra embetsverket i Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet kan delta. På fylkeskommunalt og kommunalt nivå avgjøres det lokalt hvem som deltar i administrativ forhandlingsgruppe, og hvorvidt det også her er ønskelig med politisk deltakelse.

Vi ber om at fylkeskommunen og kommunene oppnevner en representant hver til politisk styringsgruppe og en representant hver til administrativ forhandlingsgruppe så raskt som mulig, og gir en felles tilbakemelding til Samferdselsdepartementet når nødvendige politiske avklaringer er på plass. Vi vil deretter komme tilbake med forslag til tidspunkt for det første forhandlingsmøtet, som vi håper kan finne sted tidlig i juni. Vi ønsker at dette første møtet skjer i Bergensområdet, og gjerne i tilknytning til et relevant teknologi- og/eller høgskole-/universitetsmiljø hvis det er praktisk mulig. Vi vil sette stor pris på om de lokale myndighetene vil kunne være behjelpelige med lokaler for et møte.

Vi ser fram til et spennende og målrettet samarbeid om gode areal- og transportløsninger for Bergensområdet.

Med hilsen

Anders Bjørnsen Werp

Kopi

Fylkesmannen i Hordaland

Jernbanedirektoratet

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Vegdirektoratet

Adresseliste

Askøy kommune	Postboks 323	5323	KLEPPESTØ
Bergen kommune	Postboks 7700	5020	BERGEN
Fjell kommune	Postboks 184	5342	STRAUME
Hordaland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN
Lindås kommune	Kvernhusmyrane 20	5914	ISDALSTØ
Os kommune - Hordaland	Postboks 84	5202	OS

Til: Styringsgruppa Byvekstavtalen

Frå: Fylkesrådmannen

Byvekstavtale – Reforhandlingar og utviding av avtaleområde

1. Bakgrunn

I brev av 17.april 2018 inviterer Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet til forhandlingar om byvekstavtale for Bergensområdet. Invitasjonen er sendt til Hordaland fylkeskommune, og kommunane Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os. Avtaleområdet er dermed utvida med fire nye kommunar. Departementet ønskjer å starte opp forhandlingar i juni 2018.

Styringsgruppa for byvekstavtalen har i tidlegare møter drøfta mogelegheitene for å arrangere eit seminar med nabokommunane, slik at alle får den same informasjonen i forkant av forhandlingane. For å sikre at dei lokale partane er best mogeleg budd på forhandlingsmøtet i juni, vil det vere naturleg å arrangere eit slikt informasjonsseminar i løpet av mai månad. I eit slikt møte vil det vere naturleg å invitere alle kommunane i Bergensområdet, ikkje berre dei som er invitert til forhandlingar.

2. Innhald i informasjonsseminar

I informasjonsseminaret bør følgjande vere tema:

- Overordna nasjonale føringar og rammer for byvekstavtalene
- Overordna økonomiske rammer
- Geografisk avgrensing av avtaleområdet/avtalepartar
- Føringar i regionale planar
- Organisering
- Mogelege avtalemødelar
- Aktuelle tema i avtalen
- 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 bør presentere overordna rammer med omsyn til økonomi og tematisk innhald. Dette vil bidra til ein naudsynt forventningsavklaring i forkant av forhandlingane. Kommunane bør på si side få presentere deira forventningar til forhandlingane. I møtet bør ein også drøfte korleis ein best sikrar informasjonsflyt og medverknad frå kommunane i Bergensområdet som ikkje er ein del av forhandlingane.

Mogeleg program:

- 9.00 Velkommen** v/ fylkesordfører og/eller byråd for byutvikling.
- 9.10 Nasjonal transportplan og rammeverk for byvekstavgiftene**, v/SVV
- 9.40 Gjennomgang av tema og innhold i gjeldende byvekstavgift**, v/HFK
- 10.00 Arealdimensjonen - Nasjonale forventninger og Regional areal- og transportplan**
- 10.15 Byutgreiinga – eit grunnlag for NTP og byvekstavgifta**, v/SVV
- 10.30 Pause**
- 10.45 Vidare prosess**
 - a. Organisering
 - b. Framdriftsplan
- 11.00 Dialog og innspel frå kommunane**
- 12.00 Slutt**