

SAMMEN  
OM



# Miljøløftet

## NOTAT

### Vedlegg nr. 4

Til: Miljøløftets styringsgruppe  
Fra: Miljøløftets sekretariat  
Kopi: [Fyll inn]

Saksbehandler/telefon:  
Aina Haugstad / 977 00 413  
Vår dato: 14.09.2022

## Sak 53/22 Vurdering av behovet for reforhandling eller tilleggsavtale

### Bakgrunn

Denne saka er ei oppfølging av sak 41/22 i prioriteringsrådet 20.05 og sak 46/22 i styringsgruppa den 24. juni. I referatet frå prioriteringsrådet sitt møte heiter det at:

*Det ble pekt på at begrepene reforhandling og tilleggsavtale blir brukt noe om hverandre. Det er ikke gjort vedtak om at man ønsker å arbeide for en tilleggsavtale, fremfor reforhandling. Dette bør behandles som egen sak i styringsgruppen, hvor elementer og innhold i en tilleggsavtale spesifiseres. Her bør også fordeler og ulemper med både reforhandling og tilleggsavtale komme tydelig frem.*

Kva som skil ein tilleggsavtale frå ei reforhandling, har ikkje vore diskutert til no.

Finansieringa av Bybanens byggetrinn 5 (BT5) til Åsane er ikkje del av gjeldande byvekstavtale. For å sikre vidare framdrift er det tidskritisk for prosjektet å få avklart finansiering. Etter ønske frå styringsgruppa arbeider SVV saman med aktuelle partar med ein framdriftsplan for Bybanen BT5, der det framgår at punktet *starte prosess om innhold i ny avtale* bør avklarast i løpet av 2022. Kartlegging av tidsavhengigheiter er del av dette arbeidet.

I avtaleteksten til gjeldande byvekstavtale står det at:

*Byvekstavtalen skal reforhandlast i etterkant av Stortinget si handsaming av ny Nasjonal transportplan, hausten 2021.*

Frå kommunane utanom Bergen har oppfølging av denne formuleringa blitt etterlyst. Det blir spurt etter tidspunkt og form på reforhandlinga. Det er viktig at styringsgruppa tek stilling til korleis ein ønsker å handtere punktet om reforhandling. Formelt sett er det Staten som inviterer til reforhandling.

Dette notatet søker å få betre klarheit rundt desse spørsmåla. Saka har vore drøfta i prioriteringsrådet.

## Om saka

### Status for gjeldande byvekstavtale for Bergensområdet og NTP 2022-2033

I gjeldande byvekstavtale står det at avtalen skal reforhandlast i etterkant av Stortinget si handsaming av ny Nasjonal transportplan, hausten 2021. Det er fleire årsaker til at dette arbeidet ikkje har starta opp. Dei lokale partane opplev at gjeldande avtale framleis er fersk og at det er behov for meir tid til lokal forankring og iverksetting. Vegdirektoratet deler denne forståinga. Dei viser til at dette er ein god avtale som er inngått relativt nyleg og som inneheld gjensidige forpliktingar heilt fram til 2029.

I gjeldande NTP 2022-2033 blir det lagt opp til å følgje opp inngåtte byvekstavtalar, og å inngå byvekstavtalar med fem nye byområde. Når det gjeld reforhandling av gjeldande byvekstavtale er det omtalt på følgjande måte:

*«På sikt vil det være aktuelt å reforhandle byvekstavtalene i de fire største byområdene, og det tas høyde for midler til dette.»*

I NTP er det med andre ord tatt høgde for å reforhandle avtalane på sikt, med mål om å sikre føreseieleg og god måloppnåing også etter utløp av dagens avtaleperiode i 2029. Delfinansiering av Bybanen til Åsane innanfor 50/50-ordninga og forlenging av E39 Fløyfjellstunnelen er også inne i gjeldande NTP.

I samband med prioriteringane i rulleringa av handlingsprogrammet, har sekretariatet og partane elles hatt fokus på å sjå på handlingsrommet i heile avtaleperioden. I Bergen har ein til no brukt meir av sine midlar, enn det årlege gjennomsnittet for programområdemidlar, samstundes som ein i omlandskommunane har brukt mindre. I omlandskommunane jobbar ein framleis med å få fram gode prosjekt. Ved ei reforhandling veit vi ikkje om kommunane får med seg alle midlane inn i ein reforhandla avtale.

Ved utgangen av 2021 var det store beløp på fond hos fylket. Fondsmidlane knyt seg særleg til uavklart bruk av regjeringas bompengeforlik til «betre kollektivtilbod», samt at Skyss har planlagt ei oppskalering av sitt rutetilbod.

### Statlege signal

Både formuleringane i gjeldande NTP, og vedtaket frå Samferdsledepartementet om å framskande rullering av neste nasjonal transportplan med eit år, kan gi inntrykk av det er usikkert om det er rom for å få til ein betre avtale enn den vi har i dag. Sitat frå Samferdsleministeren:

*«Det økonomiske handlingsrommet vil som kjent bli redusert framover, og tøffe valg står i kø. I tillegg er verdensøkonomien rammet av uventede hendelser som har konsekvenser for all langtidsplanlegging. Mer enn noen gang trenger vi en transportplan som både treffer på behovene, og som har realistiske rammer. Vi kan ikke planlegge etter ambisjoner som ikke er troverdige å gjennomføre.»*

Staten har i seinare tid presisert at dei forventar at midlane i hovudsak nyttast det same året som dei blir utbetalt. Dette blir understreka i brev sendt frå SD til dei største byvekstavtaleområda 30. august 2022:

*«Samferdsledepartementet er opptatt av at byenes akkumulerte mindreforbruk reduseres. Dette blir særlig viktig framover når mindre økonomisk handlingsrom krever enda tøffere*

*prioriteringer. Departementet står ved de statlige forpliktelsene i inngåtte avtaler, men vil i større grad framover måtte vurdere bevilgningsnivået til byvekstavtalene fra år til år. Hvis det er et vesentlig eller økende mindreforbruk ett år, kan det være aktuelt å holde tilbake midler det påfølgende året. Forvaltning av tilskuddene må være i tråd med bevilgningsreglementet og bestemmelsene om økonomistyring i staten (jf. kap. 6). Statlige tilskudd kan ikke i den grad vi har sett til nå settes av i fond eller på konto. Framover vil departementet vurdere om dette skal forankres i eventuelle nye og reforhandlede byvekstavtaler.»*

Sett frå lokalt perspektiv, kan det hende at midlar på fond ikkje er det beste utgangspunktet for å forhandle om meir.

## Reforhandling

Ei forståing av kva vi legg i omgrepet «reforhandling», kan vere ein full gjennomgang av avtalen der alle partar set seg til forhandlingsbordet med det føremål at gjeldande avtale blir erstatta av ein ny. Eit utfall av dette kan vere at element som til dømes omfang av statlege midlar, grad av bompengefinansiering, arealforpliktingar, finansiering av sykkelstamveg og bybanens byggetrinn 5 vil vere gjenstand for forhandling. Vidare kan ein diskutere og presisere fordeling og bruk av dei fylkeskommunale midlane, både kva for pottar som er del av avtalen og kriterium for fordeling. I dette ligg til dømes fordeling av planmidlar og finansiering av felleskostnader.

Men her er nokre fallgruvar knytt til ei full reforhandling: Ettersom den gjeldande avtalen for Bergensområdet er god, og staten signaliserer innsparingar, er det truleg lite å hente for kommunane med tanke på å få meir ut av avtalen.

Samarbeidet i Miljøløftet er framleis nytt. Det er eitt år sidan omorganiseringa som skulle tilpasse seg eit utvida partnerskap. Berre eitt handlingsprogram har blitt utarbeidd. Det er framleis mykje arbeid som går føre seg som del av oppbygginga av organisasjonen rundt desse samferdsleprosjekta. Dette er naturleg, med store medlemsorganisasjonar og ulike politiske prosessar som skal samkøyrast. Utløysing av gevinstar av samarbeidet ligg fram i tid.

Basert på erfaringane frå siste forhandling, kan ei full reforhandling ta tid. Særskilt med tanke på framdrifta til Bybanens byggetrinn 5, er dette ei stor bekymring. Ei lang forhandlingsperiode kan få den konsekvens at Miljøløftet ikkje får på plass naudsynte avklaringar slik at vi får gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) i tide. Fristen til å melde finansieringsbehov til statsbudsjettet er 1. mars 2024. Det er eit krav frå Staten at KS2 er på plass, sidan denne legg grunnlaget for Staten sitt bidrag. Sett frå fylkeskommunen sitt perspektiv, er det kritisk med jamn framdrift av arbeidet med byggetrinn 5, for å kunne behalde sentralt personell hos Bybanen Utbygging.

## Reforhandling eller tilleggsavtale – kva er eigentleg skilnaden?

For å kunne oppretthalde framdrift på bybaneprojektet, har VLFK føreslått at reforhandling blir knytt til ein tilleggsavtale, og med det ta i vare tidskritiske behov, i staden for ei reforhandling. Dette har vore diskutert i Styringsgruppa, men ikkje formelt handsama før no.

Ulempene med ein tilleggsavtale utan reforhandling er at avtaleperioden varer fram til 2029 og med eit fireårig handlingsprogram kan det hende at planlagde prosjekt bind midlane tidlegare enn ønska. Ein moglegheit kan vere å arbeide for å få forlenga avtalen til etter at neste NTP er utarbeidd, og å ta sikte på ei større reforhandling på det tidspunktet. Jamfør ny framdriftsplan blir denne lagt fram allereie våren 2024.

Men dersom partane ikkje ønskjer å forhandle om alle aspekt av avtalen, oppstår spørsmålet om kva som er skillelinene mellom reforhandling og tilleggsavtale. Kor avgrensa kan ei reforhandling vere før det er snakk om ein tilleggsavtale? Eller, kor mykje kan vi forhandle om i ein tilleggsavtale, før det eigentleg er snakk om ei reforhandling? Uavhengig av kva for omgrep som blir nytta, må det avklarast kva det skal forhandlast om.

I byvekstavtaleområdet til Trondheim, Miljøpakken, blir det snakka om «justering av avtalen», der det er klare avgrensingar kring kva det skal forhandlast om. Dette står opp under tilnærminga om at det frametter i større grad bør vere fokus på innhaldet det skal forhandlast om, framfor kva vi kallar barnet.

Finansiering av Bybanen BT5 til Åsane er ikkje del av gjeldande byvekstavtale. For VLFK hastar det å få avklåra finansieringa for å sikre statlege midlar over statsbudsjettet, for å kunne halde på oppsett framdriftsplan og byggstart som planlagd i 2024. Her peiker SVV på at det ikkje er sannsynleg at det kjem statlege midlar før i 2025, ettersom det er krav om reguleringsplan innan 31.12. året før innmelding.

Sekretariatet føreslår at Miljøløftet frametter snakkar om å reforhandle, ettersom dette er eit omgrep som er nedfelt i avtalen. For å ta i vare behovet for framdrift hos VLFK, bør reforhandlinga avgrensast til berre å omfatte dei sterkt tidskritiske elementa, altså bybanens byggetrinn 5. På denne måten kjøper Miljøløftet-samarbeidet seg tid til å førebu ei meir heilskapleg og systematisk reforhandling, til dømes etter neste NTP, hausten 2024.

## Oppsummering:

Vurdert ut frå den informasjonen vi har tilgjengeleg, er det sekretariatet, saman med prioriteringsrådet, si vurdering at det for omlandskommunane er lite verken å vinne eller tape på å vente med reforhandling. For Bybanens BT5 er det viktig med korte prosessar og så raske avklaringar som mogleg, for å ta i vare den planlagde framdrifta. Bergen kommune er planmynde for reguleringsplanen av Bybanen til Åsane, medan Vestland fylkeskommune er byggherre og ansvarleg for drifta av Bybanen. For desse partane er det tidskritisk at finansieringa kjem på plass så snart som mogleg etter at reguleringsplanen er vedteken.

Med tanke på formuleringane i avtaleteksten, er det naturleg og venteleg at avtalen blir reforhandla. For å unngå at handlingsrommet for utvikling av nye prosjekt ikkje blir for lite, bør dette skje i god tid før avtaleperioden går ut. Staten har signalisert at neste NTP vert framskunda med eitt år. Spørsmålet er om det ut frå dette biletet hastar med ei reforhandling, eller om det kan vere føremålstenleg å vente til ny NTP er på plass våren 2024. Arbeidet med reforhandling kan då starte opp hausten 2024.

For å ta i vare både avtaletekst og framdrift, bør det frametter vere snakk om ei avgrensa reforhandling, i form av ein tilleggsavtale for å sikre finansieringa av Bybanens byggetrinn 5.. I denne tilleggsavtalen bør det også forklarast nærare korleis styringssystemet for BU5 skal vere.

## **Forslag til vedtak:**

*Miljøloftets styringsgruppe ønsker at reforhandling i denne omgang, blir gjort i form av ein tilleggsavtale med det føremål å sikre finansieringa av bybanen til Åsane. Dette blir spelt inn frå Miljøloftet til dagsorden til møtet i politisk styringsgruppe hausten 2022. Behovet for reforhandling blir vurdert på nytt etter at ny NTP er lagt fram.*

*Vedtaket blir meldt til lokalpolitisk orientering.*