
Saksnr: 2020/60678-1**Saksbehandlar:** Torill Klinker

Saksgang

Utval	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		23.09.2020
Fylkesutvalet		29.09.2020
Fylkestinget		29.09.2020

Miljøløftet, årsmelding 2019

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget ser det som svært positivt at årsmeldinga for Miljøløftet syner høg måloppnåing i høve til nullvekstmålet. For fylkeskommunen er det særleg gledeleg å sjå dei gode resultatata innanfor kollektivreiser med buss og bane.
2. Fylkestinget sluttar seg til årsmeldinga slik den ligg føre.

Samandrag

Miljøløftet si årsmelding for 2019 viser svært gode resultat for kollektivreiser, Bybanen fekk sin passasjer nr. 100 million og bysyklane fekk fotfeste som eit viktig framkomstmiddel i sentrumsområda.

2019 var også året der 15 nye bomstasjonar vart etablert, avtaleområdet vart utvida og byveksttalen vart reforhandla med ei samla ramme på 27 mrd. kroner for heile avtaleperioden.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Miljøløftet si årsmelding for 2019 gjev ei god oppsummering av året som gjekk. For fylkeskommunen er særleg fylgjande verdt å merka seg:

Måloppnåing

Miljøløftet har hatt svært god måloppnåing på nullvekstmålet sidan referanseåret 2017. Bytrafikkindeksen for Bergen viser ein nedgang på 3,1 %, ein trend vi ser tydeleg att i trafikken gjennom bomstasjonane. Årsmeldinga syner ein nedgang i togreiser, i hovudsak grunna store byggearbeid i samband med nytt dobbeltspor gjennom Ulriken. Vi ser også ein liten auke i CO₂-utslepp. Samstundes ser vi ei vesentleg auke i antal kollektivreiser på buss og særleg på bybane. Nye bustader som er blitt etablert i perioden er lokalisert nærare definerte sentra og kollektivknutepunkt enn tidlegare. Dette er resultatet av samordna areal- og transportplanlegging over lang tid.

Kollektivtiltak

Gjennom investeringar i kollektivinfrastruktur og andre kollektivfremjande tiltak skal Miljøløftet styrke kollektivtrafikken sin konkurransekraft mot bil.

Miljøløftet sitt største kollektivprosjekt er Bybanen. I løpet av 2019 har det vore byggeaktivitet på heile linja frå Kaigaten til Fyllingsdalen. Traséen gjev god betjening av byutviklingsområde og viktige målpunkt. Det er lagt stor vekt på å skape gode byttepunkt mellom buss og bane. Sju av ti stopp vert byttepunkt, noko som vil gje ein sterk nettverkseffekt. På Kronstad krysser linja den eksisterande bybanelinja til Flesland, og dette stoppet vert eit viktig byttepunkt mellom dei to bybanelinjene. Det er lagt til rette for samanhengande sykkelveg langs heile traséen. Prosjektet er forventa ferdigstilt i 2022.

Utover bygging av Bybanen er det gjennomført fleire kollektivfremjande tiltak. Kollektivfelt Haukeland sør, snu- og reguleringsplass for buss på Øvre Kråkenes, og framkometiltak for buss på Kråkenes og i Brønnaldalen vart alle gjennomførte i 2019. Arbeidet med å forlengje dagens trolleybuslinje til Laksevåg har pågått gjennom heile 2019. Den forlengta trolleybuslinja gjennom sentrum vil skape ei pendellinje mellom Landås og Laksevåg, og linja vil nå store bustadområde og mange arbeidsplassar. Ny innfartsparkering i Vågsbotn, med 50 nye innfartsparkeringsplasser, stod også ferdig i 2019.

Gange, sykkel og trafikktryggleik

Bergen kommune har i 2019 utforma framlegg til ny sykkelstrategi og ny gåstrategi. Desse to strategiane er utvikla i samarbeid mellom partane i Miljøløftet, og vil vera sentrale styringsdokument for Miljøløftet framover. Årsmeldinga syner at eitt sykkelprosjekt stod ferdig i 2019 (sykkelfelt og oppgradert fortau i Strandgaten) og at to prosjekt er under bygging (Carl Konowsgate og Haugeveien, Nordnes). Dei grønne bysyklane er eit svært populært element i bybildet. I 2019 vart det sykla 936 453 turar (januar til desember), mot 103 717 turar i 2018 (juli-desember). Også sykkelteljarane i Bergen syner ei betydeleg auke frå 2018 til 2019.

Trafikktryggleiksarbeidet har vore retta mot trygg skuleveg og Hjartesone-prosjektet, samt ei rekke andre tiltak retta mot gåande.

Reforhandling av byvekstavtalen og utviding av avtaleområdet

Forhandlingsutvalet signerte onsdag 4. desember 2019 ferdigforhandla byvekstavtale for perioden 2019- 2029. Avtalepartar er Samferdsledepartementet (SD), Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD), Vestland fylkeskommune og kommunane Bergen, Alver, Askøy, Øygarden og Bjørnafjorden. Det geografiske området til dei fem kommunane utgjer også avtaleområdet. (Alle lokale avtalepartar har fatta politiske vedtak, men avtalen er ikkje gjeldande før den har vore handsama av regjeringa.) Avtalen forpliktar partane i avtaleområdet til å nå målet om nullvekst i personbiltransporten. Staten på si side har forplikta seg til å bidra med 13,3 milliardar (2020-kr) gjennom heile avtaleperioden. Utanom finansiering av Bybanen til Fyllingsdalen sikrar avtalen 722 mill. årleg til programområdetiltak og belønningsmidlar, ei auke på kring 250 mill. årleg i høve til det som ligg i gjeldande byvekstavtale. Saman med eit fylkeskommunalt bidrag på 270 mill. kr. årleg og bompengainntektene frå Bypakke Bergen (Prop 11 S 2017-2018) på rundt 1 mrd. kroner årleg, gjev dette ei samla ramme på kring 27 mrd. kroner i avtaleperioden 2019-2029.

Finansiering – auka fleksibilitet

Gjennom byvekstavtalen og bompengeforliket i 2019 har Staten opna for at dei statlege midlane til programområdetiltak også kan nyttast innanfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde. Dette betyr at midlar som tidlegare berre kunne nyttast til tiltak på riksveg, no også kan nyttast til kommunale og fylkeskommunale gange-, sykkel- og kollektivtiltak. Kravet frå Staten er at ei slik prioritering vert vurdert som meir kostnadseffektiv eller samfunnsøkonomisk lønsam, eller at den har høgare måloppnåing samanlikna med riksvegtiltak.

Bomstasjonar

I 2019 åpna 15 nye bomstasjonar i Bypakke Bergen. Trafikken gjennom bomstasjonene i Bergen har etter åpninga 6. april vore i tråd med dei føresetnader som er lagt inn i stortingsproposisjonen, med 250 000 passeringar i gjennomsnitt per døgn. Bytrafikkindeksen for Bergen, som saman med RVU¹ indikerer måloppnåing knytt til nullvekstmålet, viser ein reduksjon i passeringar på 3,1 % i høve til 2017-2019. Denne positive trenden ser vi tydeleg att i trafikken gjennom bomstasjonane.

Vedtakskompetanse

Fylkestinget gjer vedtak om regionale planar, jfr. plan- og bygningslova § 8-1 jfr. § 8-4. Vedtak av Miljøløftet si årsmelding er ei direkte oppfølging av byvekstavtalen og vedteke regional transportplan Hordaland og regional areal- og transportplan for Bergensområdet. Saka vert difor lagt fram for fylkestinget for endeleg vedtak.

Vurderingar og verknader

Økonomi: Ikkje relevant. Årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

Klima: Ikkje relevant. Årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

Folkehelse: Ikkje relevant. Årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

Regional planstrategi: Ikkje relevant. Årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

¹ RVU-tal for 2019 er ikkje ferdigstilt.

Konklusjon

Etter fylkesrådmannen si vurdering syner årsmeldinga for 2019 at arbeidet i Miljøløftet gjev resultat. Det vert arbeida målretta for å gjennomføre tiltak som bidreg til at det vert lettare å reise på klima- og miljøvenlege måtar og der personbiltrafikken vert redusert.

Fylkesrådmannen viser til at det er eit godt grep å utvida byvekstavtalen sitt avtaleområde, slik at heile det funksjonelle storbyområdet no er inkludert. Slik kan dei gode verkemidla i høve til areal- og transportplanlegging samordnast, og ein kan nå nullvekstmålet i fellesskap. Byvekstavtalen har vore viktig for Bergen, særleg med tanke på delfinansiering av Bybanen sitt byggetrinn 4.

Fylkesrådmannen ser det som svært positivt at staten no har opna opp for bruk av statlege programområdemidlar langs fylkesveg. Dette vil gje fylkeskommunen eit auka handlingsrom til å investere i dei miljøvenlege transportformene gange, sykkel og kollektiv langs fylkesvegnettet

Fylkesrådmannen vil samstundes peike på at finansieringa som ligg til grunn ikkje er tilstrekkeleg til å sikra at nullvekstmålet og vedtekne klimamål vert nådd. Fylkesrådmannen presiserer særleg at det er behov for midlar til bybanen byggetrinn 5 til Åsane. Arbeidet med reguleringsplan er forventa ferdig i 2022/2023. For å sikra ei rasjonell framdrift er det avgjerande at det vert sett av midlar i komande NTP.

Fylkesrådmannen vil avslutningsvis minne om at sjølv om årsmeldinga syner mange gledelege utviklingstrekk, er vi no inne i ei krevjande tid. Pandemi-situasjonen vi står overfor har gjort det utfordrande å drifta kollektivsystema våre på ein trygg og effektiv måte, og det er enno uvisst om - eller når - ein kjem attende til normalsituasjonen.

Fylkesrådmannen finn det difor viktig å presisere at nullvekstmålet har ein kostnad, særleg innanfor kollektivområdet. Dersom fylkeskommunen skal ha ambisjonar om ytterlegare auka ruteproduksjon og passasjervekst er ein avhengig av auka statlege midlar, anten gjennom belønningsmidlar eller andre tilskotsordningar. Fylkesrådmannen peiker igjen på behovet for auka statlege midlar, dersom fylkeskommunane skal setjast i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset.

Gjennom bypakke Bergen er bilistane med å finansiere byvekstavtalen gjennom bompengar. I Bergensområdet fungerer difor bompengar både som ei finansieringskjelde for Bybanen, men også som eit viktig trafikkdempande tiltak for å nå nullvekstmålet. Fylkesrådmannen ser at byområdet no har nådd eit tak for kor stor bompengebelasting det er lokalpolitisk vilje til å innføre. Etter fylkesrådmannen sitt syn bør staten i større grad fullfinansiere dei store kollektivprosjekta, slik at bompengar i hovudsak kan nyttast som trafikkregulerande tiltak.

Alle dei norske storbyområda opplever i dag ein stor vekst i andel nullutsleppskøyretøy. Dette har positive effektar på klimamåla, men veksten i del elbilar svekker finansieringsgrunnlaget, og storbyområda opplever alle ein inntektssvikt i høve til prognosar. På sikt vil ikkje lenger bypakkene handtera denne utviklinga. Fylkesrådmannen har tidlegare peika på at dette er nasjonale utfordringar, og ber difor staten om å koma med løysingar, anten i form av overføringar, eller endra regelverk for nullutsleppskøyretøy.