

---

Saksnr: 2021/28011-1  
Saksbehandlar: Torill Klinker

---

### Saksgang

Utv	Utv.saksnr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		08.09.2021
Fylkesutvalet		21.09.2021
Fylkestinget		29.09.2021

### Miljøløftet si årsmelding 2020

#### Forslag til innstilling

1. Fylkestinget ser det som svært positivt at årsmeldinga for 2020 syner at tal personbilreiser gjekk ned, CO<sup>2</sup>-utsleppa frå transport vart kraftig redusert, og at tal gåturar auka.
2. Fylkestinget er samstundes uroa over den store nedgangen i tal kollektivreiser i 2020, og ynskjer at ein gjennom Miljøløftet har særleg fokus på å sikre framtidig vekst for kollektivsektoren.
3. Fylkestinget sluttar seg elles til årsmeldinga slik den ligg føre.

#### Samandrag

Miljøløftet si årsmelding for 2020 syner at korona har påverka reisestraumane. Særleg har passasjertala for kollektivtransport vore langt lågare enn tidlegare. Dei positive effektane er at vi har hatt færre bilreiser, lågare CO<sup>2</sup>-utslepp og ein vekst i tal gåande i heile avtaleområdet.

2020 var også året der Ibsensgate vart gjenopna, prøvestenging for biltrafikk over Torget og Bryggen vart gjennomført for første gong og byvekstavtalen vart signert av samferdsleministeren.

Rune Haugsdal  
fylkeskommunedirektør

Håkon Rasmussen  
avdelingsdirektør

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor inga handskriven underskrift*

## Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Miljøløftet si årsmelding for 2020 gjev ei god oppsummering av året som gjekk. For fylkeskommunen er særleg følgjande verdt å merka seg:

### Måloppnåing

Miljøløftet har hatt svært god måloppnåing på nullvekstmålet sidan referanseåret 2017. Også for 2020 ser vi høg måloppnåing, bytrafikkindeksen for Bergen viser ein nedgang i personbilpasseringar på teljepunkta på 9,8 % for 2020. Vi ser også ein reduksjon i CO<sup>2</sup>-utslepp frå vegtrafikk på 7,7 %. For sykkel varierer tala frå ein auke på 3,6 % i byindeksen, til ein reduksjon på 7,7 % i RVU (reisevaneundersøkinga). RVU syner også ei gledeleg auke i gåturar på 11,2 %.

Årsmeldinga syner samstundes ein vesentleg nedgang i kollektivreiser; høvesvis 33,1 % for buss, 16,4 % for bybane, 30,9 % for båtreiser og heile 46,3 % for togreiser.

Tala syner at nedgangen i kollektivreiser er klårt større enn nedgangen i personbilreiser. Ei slik utvikling vil på sikt utfordra nullvekstmålet, og det vert viktig å retta fokus mot reisemiddelfordeling når samfunnet igjen nærmar seg ein normalsituasjon.

### 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 2020 har det vore byggeaktivitet på heile linja frå Kaigaten til Fyllingsdalen. I løpet av 2020 vart linje 1 og linje 2 kopla saman i sentrum, og det vart lagt rundt to kilometer spor langs store Lungegårdsvann til Møllendal. I november starta arbeidet med innreiing av Haukeland sjukehus sin underjordiske haldeplass. Fleire seksjonar av vannkanalsystema på Mindemyren har blitt støypt, og det har blitt skifta ut masse og bygd ny teknisk infrastruktur på store delar av Mindemyren.

Sommaren 2020 starta også tunneldriving av Fyllingsdalstunellen frå Mindesida, og ved årsskiftet var Fyllingsdalstunellen halvvegs gjennom fjellet. Vognhallen i Løvestakken vart ferdig utsprengt, og innreiinga av denne starta hausten 2020. Bybanen Utbygging har hatt ein bevisst strategi for å halda hjula i gong gjennom koronapandemien.

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 kryssar 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. Mellom anna er det etablert snuplass for buss i Vadmyra og nye haldeplassar i Ibsensgate. Trolleybuss til Laksevåg, opprusting av Olav Kyrresgate og utbetring i Fyllingsveien er alle gode kollektivprosjekt som var under bygging i 2020.

### Gange, sykkel og trafikktryggleik

Årsmeldinga syner at det ikkje vart ferdigstilt eigne gang- og sykkelprosjekt i 2020, men at det var bygging på fleire slike, mellom anna i Carl Konows gate, Haugeveien og Hjellestadvegen. Det pågår også ei rekkje gang- og sykkelprosjekt langs Bybanen til Fyllingsdalen, mellom anna på Mindemyren, Fløen og sykkelstunellen gjennom Løvestakken.

I 2020 vart det sykla 1.070.922 bysykkelturar. Det utgjorde ein auke på over 14 % samanlikna med året før. 2020 var også året for tredje fase av bysykkelordninga si utviding, med høvesvis 100 nye bysyklar og 20 nye stasjonar. Totalt har bysykkelordninga i Bergen no 1000 bysyklar og 100 stasjonar.

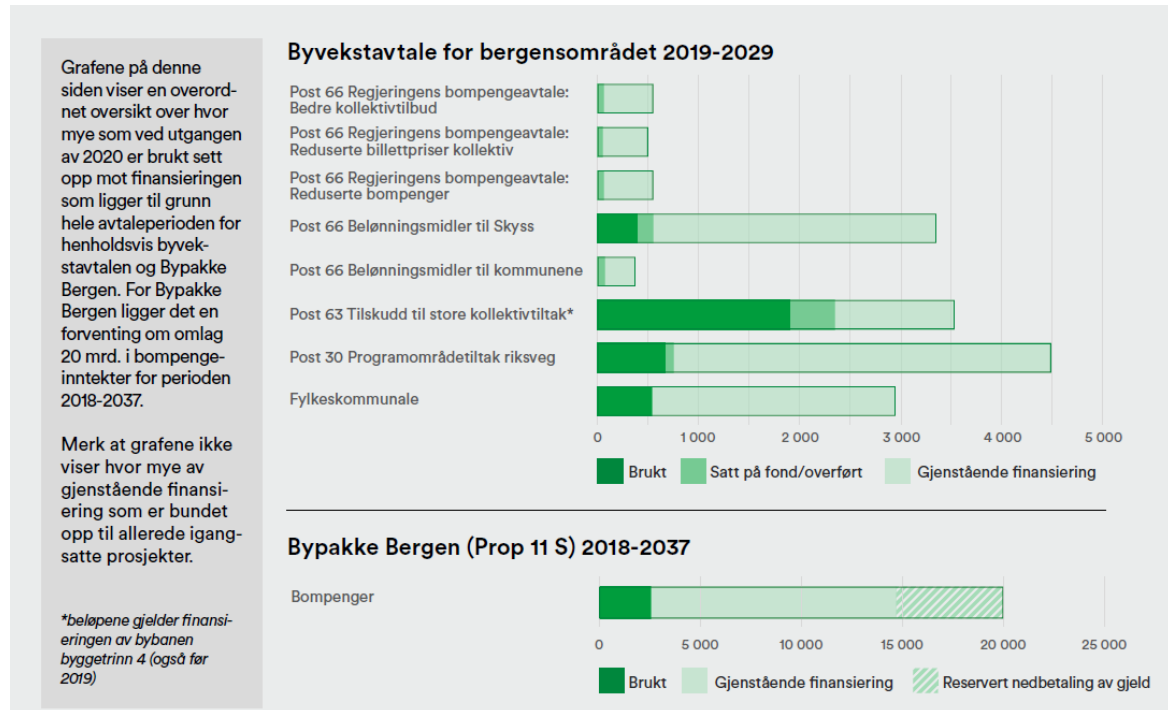
Trafikktryggleiksarbeidet har vore retta mot trygg skuleveg og ei rekkje større og mindre tiltak som gangfelt, fartsreducerande tiltak og utbetring av kryss vart gjennomførte i 2020.

I byvekstavtaleområdet er det registrert til saman tre omkomne i 2020. To av desse var i Bergen.

Samla ulukkestal for alle kommunane i byvekstavtaleområdet 2011-2020 viser at årlege ulukkestal ligg omtrent på same nivå i siste 5-års periode.

## Økonomi

Figuren nedanfor syner økonomisk status for Miljøløftet 2020. Dei årlege midlane som er sikra gjennom byvekstavtalen vart i all hovudsak nytta i tråd med handlingsprogrammet. Unntaket er ein del belønningssmidlar til Skyss som er sette på fond hjå VLFK, slik at ein kan finansiera ei langsiktig og meir hensiktsmessig oppjustering av rutetilbodet. Også nokre av kommunane har unnytta belønningssmidlar på fond, i påvente av gode prosjekt med høg måloppnåing.



## 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 vedtekne regionale planar. Saka vert difor lagt fram for fylkestinget for endeleg vedtak.

Vurderingar og verknader

### Økonomi:

Ikkje relevant, ettersom årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

### Klima:

Ikkje relevant, ettersom årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

### Folkehelse:

Ikkje relevant, ettersom årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

### Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (Regional planstrategi):

Ikkje relevant, ettersom årsmeldinga er ei oppsummering av fjoråret.

### Konklusjon

Etter fylkeskommunedirektøren si vurdering syner årsmeldinga for 2020 at det gjennom Miljøløftet vert arbeida målretta for å gjennomføre tiltak som reduserer personbiltrafikken og bidreg til at det vert lettare å reise på klima- og miljøvenlege måtar.

Det er særleg gledeleg at tala frå 2020 syner at tal personbilreiser gjekk ned, CO<sup>2</sup>-utsleppa frå transport vart kraftig redusert, og at tal gåturar auka.

Fylkeskommunedirektøren er samstundes uroa over den store nedgangen i kollektivreiser. Pandemi-situasjonen vi har stått i har gjort det utfordrande å drifta kollektivsystema våre på ein trygg og effektiv måte, og det er enno uvisst når - og om - ein kjem attende til normalsituasjonen.

Dei høge kollektivtala me såg i perioden før pandemien var eit resultat av eit langsiktig og målretta arbeid, og vi må no også arbeide målretta for å snu den negative utviklinga vi opplevde i fjor.

For å unngå ei finansieringskrise og sikre framtidig vekst for kollektivsektoren må ein kombinasjon av restriktive tiltak for bil og attraktivitetsfremjande tiltak for kollektivsektoren innførast. Fleire faglege utgreiingar trekk særleg fram fjerning av elbilfordelar i bomsystemet og redusert parkeringsdekning som effektive grep. Einskildtiltak aleine ikkje vil ha avgjerande effekt, men dersom fleire av tiltaka vert innført som tiltakspakkar vil effekten mangedoblast.

Den nye byvekstavtalen sikrar over 16 milliardar til investeringar i avtaleområdet fram til 2029. Byvekstavtalen har vore særst viktig for Bergensområdet, til dømes har den statlege 50%-finansieringa vore avgjerande for realisering av Bybanen til Fyllingsdalen.

Fylkeskommunedirektøren finn det samstundes viktig å presisere at den finansieringa som ligg til grunn ikkje er tilstrekkeleg til å sikra at nullvekstmålet og vedtekne klimamål vert nådd. Nullvekstmålet har ein kostnad, særleg innanfor kollektivområdet, og fylkeskommunane er pr i dag ikkje i stand til å ta hand om den store veksten i kollektivreiser som nullvekstmålet føreset.

Dersom fylkeskommunen skal ha ambisjonar om ytterlegare auka ruteproduksjon og ein vekst i kollektivreiser i tråd med nullvekstmålet, er ein avhengig av auka statlege midlar, anten gjennom belønningmidlar eller andre tilskotsordningar. Fylkeskommunedirektøren vil arbeide aktivt for at dette vert sikra, både gjennom ordinære budsjettprosessar og ved ei eventuell reforhandling av byvekstavtalen.