



Arkivnr: 2017/16982-1

Saksbehandlar: Erlend Iversen

## Saksframlegg

### Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		29.11.2017
Fylkesutvalet		07.12.2017
Fylkestinget		12.12.2017

## Handlingsprogram Miljøløftet 2018 - 21

### Samandrag

Miljøløftet er namnet på den nye *bompengepakka* og *byvekstavtalen for Bergen*. Når ny bompengepakke vert vedteke i Stortinget vil alle pliktar frå Bergensprogrammet bli overført til Miljøløftet. Hovudmålet med Miljøløftet er nullvekstmålet – all vekst i persontransport skal takast med kollektiv, sykkel og gange. Gjennom *handlingsprogrammet* som no vert lagt fram, skal mål, strategiar og tiltak nedfelt i byvekstavtalen og bompengepakka realiserast.

Forslaget til handlingsprogram gjer det mogleg å starte bygging av Bybanen til Fyllingsdalen i 2018, starte reguleringsplanlegging av Bybanen til Åsane, samt starte fleire sykkel- og kollektivtiltak. Programmet skal rullerast i 2018, basert på at byvekstavtalen skal reforhandlast til våren neste år.

Eit sentralt punkt for fylkeskommunen i det vidare arbeidet vert bruken av belønningssmidlar til drift av kollektivtrafikken og det fylkeskommunale bidraget til investeringar i Miljøløftet, samt aukande behov for vedlikehaldstiltak av investeringskarakter på fylkesveg- og bybanenettet.

Oppsummert ser fylkesrådmannen positivt på at handlingsprogrammet for Miljøløftet legg opp til at det i 2018 skal nyttast belønningssmidlar til drift av kollektivtrafikken og innkjøp av bybanevogner, samstundes som det er sett av eigne postar til vedlikehald av investeringskarakter for Bybanen og fylkesvegnettet.

Det bør også peikast på at om lag halvparten av tilgjengelege midlar i 2018 er bunde opp, noko som i stor grad skuldast fullføring av prosjekt starta opp under Bergensprogrammet. Det er venta at handlingsrommet for nye tiltak vil vere større frå og med 2019.

Fylkesrådmannen tilrår med dette at fylkestinget sluttar seg til framlagt forslag til handlingsprogram Miljøløftet 2018 – 2021. Det vert minna om at byvekstavtalen, handlingsprogrammet og belønningssmidlane skal reforhandlast våren 2018. Når det gjeld belønningssmidlane, så er det basert på god måloppnåing forventning om og behov for betydelig auka rammer i ein framtidig, ny avtale

**Økonomi:** Saka er i tråd med forslag til budsjett og økonomiplan.

**Klima:** Satsing på dei miljøvenlege transportformane vil føre til reduserte klimagassutslepp.

**Folkehelse:** Styrka satsing på gange og sykkel vil ha positiv effekt på folkehelsa.

**Regional planstrategi:** Kopling til Klimaplan for Hordaland, Regional transportplan og Regional areal- og transportplan for Bergensområdet

## Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til Handlingsprogram Miljøløftet 2018 – 2021.
2. Fylkestinget legg til grunn at innkjøp av bybanevogner vert finansiert gjennom Miljøløftet.
3. Fylkestinget legg til grunn at meirkostnadar knytt til styrking av ruteproduksjonen for kollektivtrafikken føreset finansiering over Miljøløftet

Rune Haugsdal  
fylkesrådmann

Håkon Rasmussen  
fylkesdirektør samferdsel

*Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.*

### Vedlegg

- 1 Vedlegg 1: Handlingsprogram Miljøløftet 2018 - 21
- 2 Vedlegg 2: Behov for snu- og reguleringsplassar Kråkenes

## Fylkesrådmannen, 16.11.2017

### 1. Bakgrunn

Miljøløftet er namnet på den nye *bompengepakka* og *byvekstavtalen for Bergen*. *Byvekstavtalen* vart formelt signert av alle partar (Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Hordaland fylkeskommune og Bergen kommune) 1. september 2017, og byvekstavtalen erstattar dermed dei tidlegare bymiljøavtalene og byutviklingsavtalene. Byvekstavtalen som no er inngått er basert på ramma og prioriteringar i NTP 2014 – 2023. Det vert lagt opp til reforhandling av byvekstavtalen våren 2018, basert på ny NTP (2018 – 2029), handsama av Stortinget i juni 2017.

Når ny bompengepakke vert vedteke i Stortinget vil alle pliktar frå Bergensprogrammet bli overført til Miljøløftet. Dette skal etter planen skje rundt årsskiftet 2017/18. Det er gjennomført KS2 (statleg kvalitetssikring) av både finansieringsgrunnlaget for pakka og av Bybanen BT4 som det største prosjektet i pakka.

Hovudmålet med Miljøløftet er nullvekstmålet – all vekst i persontransport skal takast med kollektiv, sykkel og gange. Gjennom *handlingsprogrammet* som no vert lagt fram, skal mål, strategiar og tiltak nedfelt i byvekstavtalen og bompengepakka realiserast. Dei mest sentrale dokumenta som gir føringar for handlingsprogrammet er dermed *Byvekstavtalen for Bergen* og *Ny bompengoordning for Bergen*.

Arbeidet i Miljøløftet vert leia av ei styringsgruppe med vegdirektøren, jernbanedirektøren, fylkesordføraren i Hordaland og byråd for byutvikling i Bergen kommune (fylkesmannen deltek som observatør). Basert på prinsipp om porteføljestyring skal arbeidet gi grunnlag for semje om saksframlegg til relevant styresmakt om prioriteringar av midlane i Miljøløftet.

Porteføljestyring betyr at prioriteringar internt i Miljøløftet vert avgjort ut frå følgjande forhold:

- Mål- og resultatstyring
- Disponible midlar
- Planstatus
- Samfunnsøkonomisk lønsemd
- Kapasitet på planlegging og gjennomføring

Dette skal bidra til at prioritering av tiltak er mest mogleg i samsvar med måla for Miljøløftet.

Handlingsprogrammet som no vert lagt fram er det første etter nyleg inngåtte byvekstavtale. Programmet er utarbeidd etterkant av forhandlingane våren 2017. Neste rullering av handlingsprogrammet vert planlagt gjennomført med lokalpolitiske vedtak før sommaren 2018. Det vert lagt opp til avgrensa oppstart av nye prosjekt i første handlingsprogram, noko som gir rom for å vurdere nye prosjekt ved neste rullering.

### 2. Handlingsprogram Miljøløftet 2018 – 2021

Handlingsprogrammet er 4-årig, og skal rullerast årleg, noko som betyr at hovudfokus er på det første året i perioden. I handlingsprogrammet vert det gitt eit samla oversyn over kostnadsramme og prioritering av tiltak for perioden. Forslaget som no ligg føre er spesielt på den måten at det er utarbeidd i løpet av kort tid etter ferdig inngått byvekstavtale, og før bompengesøknaden er ferdig handsama i Stortinget.

#### 2.1 Finansiering og økonomiske rammer

Programområdetiltak på riksveg:

**1 500 mill. kr.** i avtaleperioden er sett av til tiltak for kollektivtrafikken, gange og sykkel. Beløpet vil bli vurdert på nytt under reforhandling av byvekstavtalen

Statleg tilskot til Bybanen BT4 til Fyllingsdalen:

Staten dekkjer 50 pst av kostnaden slik prosjektet er avgrensa i avtalen. Staten sin halvdel utgjorde ved avtaleinngåing **3,1 mrd.** 2016-kr. Endeleg bidrag frå staten vert fastsett av Stortinget i den ordinære budsjettprosessen og på bakgrunn av gjennomført KS2 og endeleg finansieringsplan.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda:

Desse midlane utgjør **200 mill. kr** per år til og med 2018, og vert i 2018 nytta til drift av kollektivtransporten. Belønningsmidlane skal vurderast på nytt som ein del av byvekstavtalen. For 2018 er dei 200 mill. i tildelte belønningsmidlar fordelt med 45 mill. kr til innkjøp av nye bybanevogner og 155 mill. kr til utvikling av kollektivtilbodet i regi av Skyss.

Bompengar og lån:

Forventa bruttoinntekter frå ny bompenggeavtale er rekna til om lag **1 mrd. kr per år**. Låneopptak skal ikkje nyttast til å unngå reell prioritering i porteføljestyringa av prosjektpakkane. Bompengepakka får 20 års varighet.

Fylkeskommunale midlar:

Byvekstavtalen fastset bidrag frå fylkeskommunen på **255 mill.** 2017-kr per år. Midlane vert indeksregulert. Det fylkeskommunale bidraget skal i hovudsak gå til programområdetiltak, men og til:

- Investeringar i bybanevogner
- Infrastruktur for låg- og nullutsleppsteknologi
- Tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur
- Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen.

Ved reforhandling av byvekstavtalen våren 2018 skal det fylkeskommunale bidraget vurderast på nytt med utgangspunkt i dei økonomiske rammene i Regional transportplan Hordaland 2018 – 2029. Statleg finansiering av tiltak i Miljøløftet sitt handlingsprogram er dels innarbeidd i forslag til statsbudsjett for 2018, og vil dels bli følgt opp gjennom budsjettrevisjonar etter at bompengesøknaden formelt er handsama av Stortinget.

For perioden 2018 – 2021 vert følgjande rammer lagt til grunn (tabell 1):

Inntekter (mill 2017-kr)	2018	2019	2020	2021	Sum 2018-21
<b>Netto Bompenger</b>	742	886	886	869	3383
<b>Staten sin 50% andel av BT4 tom 2017<sup>1</sup></b>	140				
<b>Statlige programområdemidler<sup>2</sup></b>	218	285	281	154	938
<b>Fylkeskommunale midler</b>	255	255	255	255	1020
<b>Belønningsmidler</b>	200				
<b>Sum Miljøløftet</b>	1426	1426	1422	1278	5652

**Tabell 1:** Økonomiske rammer for handlingsprogram Miljøløftet 2018 – 2021.

<sup>1</sup> Etterbetaling av 50% av kostnader for Bybanen BT4 påløpt til og med 2017.

<sup>2</sup> I hht. Byvekstavtalen løyver staten totalt 1 500 mill. i hele perioden 2017-2023. I dette oppsettet er det lagt til grunn utbetaling i tråd med kostnadsanslag for forslaga til tiltak i dette handlingsprogrammet.

<sup>3</sup> Det er lagt til grunn at 200 mill. kr i belønningsmidlar for 2018 går til kollektiv drift og finansiering av nye Bybanevogner. For årene 2019-2021 prioriterast midlane i seinare handlingsprogram.

I tillegg til inntektene vist i tabell 2 kjem det statlege tilskotet til 50 pst av kostnadane for Bybanen BT4 til Fyllingsdalen slik prosjektet er avgrensa gjennom Byvekstavtalen. Samla inntekter er dermed rekna til 5 262 mill. kr i perioden. I tillegg kjem staten sitt bidrag på om lag 3 100 mill. kr til Bybanen BT4, slik at totale inntekter til disposisjon i Miljøløftet vert rekna til ca. 8 750 mill. kr. Av dette utgjør bompengar om lag 40 pst.

## 2.2 Tiltak i handlingsprogrammet 2018 - 2021

Tiltak i det nye handlingsprogrammet er delt inn på følgende måte:

- Bindingar frå Bergensprogrammet
- Utbyggingsprosjekt
- Programområdetiltak på riksveg
- Øvrige programområdetiltak
- Planleggingsprosjekt

### 2.2.1 Bindingar

Ei rekkje utbyggingsprosjekt er sett i gong som ein del av Bergensprogrammet, og skal ferdigstillast dei næraste to til tre årene som ein del av Miljøløftet. Tabell 2 gir eit oversyn over prosjekt med binding inn i Miljøløftet, totalt utgjer desse prosjekta ein finansiell binding på 638 mill. kr.

Prosjekt med binding til Miljøløftet	
Hjellestadveien	I tillegg til dette har fylkeskommunen forskottert 120 mill. kr til Bybanen BT4, og desse skal refunderast i handlingsprogramperioden. Midlane er nytta til:
Bybanen byggetrinn 3 til Flesland	
Ringveg vest	
Sandslikrysset	- Utfylling Store Lungegårdsvann (40 mill. kr)
Kong Oscars gate	- Grunnerverv (80 mill. kr)
GS bro, Nygårdstangen	Opparbeidd låneforplikting frå Bergensprogrammet vert også vidareført til Miljøløftet. Per oktober 2017 er samla låneopptak kr <b>5 270 mill.</b> kr, og det er ikkje planlagd nye låneopptak for dei resterande månadene av 2018.
Bjørgeveien sykkel	
Paradis, byggetrinn 1	
Fotgjengersikring Kirkevoll skole	
Kollektiv Haukås/Breistein	
Åsane terminal	
Hesthaugveien	
Sykeltrase mot Nordnes	
Framkommelighet linje 10	
Salhusveien, sykkelveg med fortau	
Allestadvegen - Skarphaugen sykkel	
Kollektivsnuplass Øvre Kråkenes	
Gyldenpriskrysset-Carl Konows gate	
Sykelstamvei Mindemyren	

Tabell 2: Prosjekt med bindingar til Miljøløftet

### 2.2.2 Utbyggingsprosjekt

Under følger ei opplisting (Tabell 3) av utbyggingsprosjekt slik dei går fram av forslaget til handlingsprogram. I tillegg til Bybanen BT4 består lista av tiltak som er avslutta anleggsmessig, men der endeleg oppgjer ikkje er klart. Sluttfinansiering må såleis handterast gjennom Miljøløftet.

Prosjekt	Info	Kostnad i mill. kr
Bybanen BT 4	Bybanetrase til Fyllingsdalen	Ca 6 200
Hjellestadveien	Fullføring av prosjekt for vegopprusting og sykkelveg med fortau	105
Sandslikrysset	Nytt toplankryss, spleiselag med stat og private	40 <sup>1</sup>
Ringveg vest	Attstående kostnader etter trafikkåpning	32
Bybanen BT3	Bybanetrase til Flesland. Attstående sum ikkje endeleg avklart	Ca 100

Tabell 3: Utbyggingsprosjekt

<sup>1</sup> Kostnad som må finansierast over Miljøløftet

### 2.2.3 Forslag til prioritering – Programområdetiltak på riksveg

Det er sett av 1 500 mill. kr gjennom byvekstavtalen til programområdetiltak på riksveg. Midlane er statlege og skal nyttast til kollektivtiltak, samt gang- og sykkeltiltak. Storleiken på midlane til programområdetiltaka på riksveg skal vurderast på nytt ved reforhandling av byvekstavtalen.

#### *Fv 582 Carl Konows gate, sykkelfelt med fortau*

Sykkelfelt med fortau skal etablerast mellom Gyldenpris og Damsgård Hovedgård, kostnadsrekna til 162 mill. kr totalt. Tiltaket har riksvegfunksjon (sykkelveg for Damsgårdstunnelen), og har såleis statleg finansiering.

#### *Sykelstamveg*

Satsing på sykkelstamveg vart lansert i NTP 2018 – 2029. 3 parseller er aktuelle å prioritere i handlingsprogrammet, jf. tabell 4:

Prosjekt	Delstrekning	Førebels kostnad mill kr
<b>E39 sykkelstamveg</b>	5: Kristianborg – Sentrum	511 (Kan bli justert etter KS2 Bybanen)
<b>E39 sykkelstamveg</b>	2: Lagunen – Skjoldskiftet	176,5
<b>E39 sykkelstamveg</b>	6: Sandvikstorget – GlasKnag (Munkebotn) <sup>1</sup>	60

**Tabell 4:** Prosjekt for sykkelstamveg

<sup>1</sup> Prosjektet inneheld også kollektivfelt frå kryss Sandviksveien – Sjøgaten frem til kryss ved Gjensidige, og frå nord i Sandviksveien inn mot Gjensidigekrysset.

### 2.2.4 Forslag til prioritering – Øvrige programområdetiltak

Under følgjer to tabellar som gir eit oversyn over forslag til resten av programområdetiltaka. Tabell 5 viser prosjekt som er starta opp i Bergensprogrammet og skal fullførast av Miljøløftet, mens Tabell 6 viser prosjekt som vert planlagd gjennomført i handlingsprogramperioden frå 2018 til 2021.

Prosjekt	Info	Kostnad i mill kr. overført til Miljøløftet <sup>1</sup>
<b>Kong Oscars gate</b>	Estetisk og funksjonell opprusting	22,5
<b>Salhusvegen</b>	Sykkelveg med fortau	13,5
<b>Nygårdstangen</b>	Gang- og sykkelbro	33
<b>Åsane terminal</b>	Ekstra perrong for påstiging, ekstra reguleringsplassar for buss	12,3
<b>E39 Haukås</b>	Kollektivfelt frå bussdepot i Haukåsvn. til E39, kollektivfelt E39 Haukåsvn – Shell Haukås	7,5
<b>Bjørgeveien</b>	Sykkelveg med fortau Straume – Sandeidet	45
<b>Fyllingssdalsveien</b>	Sykkelveg med fortau Allestadvn – Skarphaugen	19
<b>Paradis</b>	Gang- og sykkelvegbro over Nesttunveien og Bybanen	20
<b>Nordnes</b>	Sykkelfelt Strandgaten	8,75
<b>Øvre Kråkenes</b>	Snu- og reguleringsplasser for buss	15
<b>Kirkevoll</b>	Trafikksikring: Fotgjengarundergang, rundkøyring, kollektivfelt	10

**Tabell 5:** Prosjekt starta opp, men ikkje fullført, i Bergensprogrammet. Binding for Miljøløftet

<sup>1</sup> Prognose for forventna kostnad.

Nye prosjekt i Miljøløftet går fram av Tabell 6 under, desse prosjekta er altså fysisk ikkje starta opp:

Prosjekt	Info	Kostnad mill. kr <sup>1</sup>
<b>Trolleybuss Laksevåg</b>	Forlenging av linje 2, Birkelundstoppen – Lyngbø	41,7 (70) <sup>2</sup>
<b>Haukeland</b>	Forlenging av kollektivfelt i Haukelandsvn til haldeplass Haukeland sør	10
<b>Olav Kyrres gate</b>	Universell utforming og større areal for gåande. Flytting av haldeplassar til Lars Hilles gate	71 <sup>3</sup>
<b>Fyllingsveien</b>	Fortau og vegutviding frå Carl Konows gate - Hamrehjørnet	39 <sup>4</sup>
<b>Trafikktryggleik</b>	Diverse tiltak	30 <sup>5</sup>
<b>Kollektivtrafikk</b>	Diverse tiltak i kollektivtrafikkens infrastruktur	12 <sup>5</sup>
<b>Fylkesvegnettet i Bergen</b>	Tyngre vedlikehald av investeringskarakter	15 <sup>5</sup>
<b>Bybanen</b>	Tyngre vedlikehald av investeringskarakter	10 <sup>5</sup>

**Tabell 6:** Nye prosjekt i Miljøløftet

<sup>1</sup> Forventa kostnad

<sup>2</sup> 70 mill. kr er forventa total kostnad, føresetnad om 40 pst statleg tilskot frå Enova. 10 mill. kr sett av i 2018

<sup>3</sup> 4 mill. kr vert sett av i 2018

<sup>4</sup> Midlar til utbygging i 2019 og 2020

<sup>5</sup> Midlar for 2018

Når det gjeld tiltaka under trafikktryggleik (TS) og kollektivtrafikk, så er desse nemnt som «diverse tiltak».

For TS er satsingsområda mellom anna:

- Fotgjengar- og møteulykker
- TS-inspeksjonar
- Tiltak mot møteulykker
- Tiltak skuleveg (inkl. hjartesone)
- Ulykkespunkt
- Mørkeulykker (belysning)
- Tiltak etter kommunal TS-plan

Diverse tiltak for kollektivtrafikken sin infrastruktur vil omhandle oppgradering av haldeplassar og terminalar for å gjere kollektivtrafikken tilgjengeleg for alle (universell utforming), samt mindre vegtiltak.

Når det gjeld posten «Tyngre vedlikehald av investeringskarakter» på fylkesvegnettet, så gjeld dette reduksjon av forfall, typisk i form av oppgradering av murer, kantar, rekkverk og fortau.

## 2.2.5 Forslag til prioritering – Planleggingsprosjekt

### *Bybanen Åsane*

Reguleringsplan for Bybanen BT5 til Åsane vert starta opp i 2018. Det skal planleggast sykkelløysing av høg kvalitet parallelt med Bybanen.

### *Grimesvingane*

Det kombinerte veg/ bane-prosjektet Arna – Stanghelle får store mengder tunnelmassar som må deponerast. Deponering i Grimevatnet med ny veg forbi Grimesvingane kan vere eit aktuelt alternativ som då har behov for utgreiing.

### *Sykelstrategi*

Det er behov for å revidere gjeldande sykkelstrategi frå 2010, slik at denne reflekterer nye føresetnader mellom anna i byveksttalen.

### *Trafikkplan for kollektivtrafikken i Bergen*

Trafikkplanen skal på eit overordna nivå vise utvikling i linjenett og rutetilbod i lys av nullvekstmålet, og dermed kva slags infrastruktur som må til for å nå nullvekstmålet. Dette vil igjen gi klare føringar på behov for framkomsttiltak. Vidare vil også behov knytt til endehaldeplasser klargjerast, då kapasiteten her har direkte innverknad på kva frekvens som er mogleg å køyre på busstilbodet.

For å følgje opp trafikkplanen vert det utarbeidd ein handlingsplan, som skal fungere som grunnlag for å prioritere kollektivtiltak i Miljøløftet.

### *Planprosjekt som er starta opp under Bergensprogrammet*

Ei rekke sykkelprosjekt er starta opp, men ikkje fullført, under Bergensprogrammet. Dette inkluderer mellom anna sykkel i Storetveitveien og sykkelstamvegprosjekta, men også felles prosjekt sykkel og kollektiv i Åsamyrane.

I tillegg fell *Kommunedelplan for kollektivtrafikken mellom Bergen sentrum og Bergen vest* inn her.

Det vert totalt sett av 22 mill. kr til planmidlar i 2018 (ekskludert Bybanen BT5).

### **Fylkesrådmannen si vurdering**

Fylkesrådmannen er nøgd med at det på kort tid har vore mogleg å legge fram eit første handlingsprogram for Miljøløftet. Forslaget til handlingsprogram gjer det mogleg å starte bygging av Bybanen til Fyllingsdalen i 2018, starte reguleringsplanlegging av Bybanen til Åsane, samt starte fleire sykkel- og kollektivtiltak.

Handlingsprogrammet legg grunnlaget for framtidige prioriteringar i transportsystemet i Bergen. Det bør peikast på at handlingsprogrammet er eit førstegenerasjonsprodukt, på lik linje med nyleg etablert byvekstavtale.

Eit sentralt punkt for fylkeskommunen ved reforhandling av byvekstavtalen våren 2018 vert bruken av belønningmidlar og det fylkeskommunale bidraget til investeringar i Miljøløftet. Byvekstavtalen slår mellom anna fast følgjande (punkt 3, finansiering):

*«Det fylkeskommunale bidraget skal i hovedsak gå til programområdetiltak, men skal også kunne omfatte investeringer i Bybanevogner, infrastruktur for låg- og nullutslippsteknologi i kollektivtrafikken, tiltak i kollektivtrafikken sin driftsinfrastruktur og vedlikeholdstiltak med investeringskarakter på fylkesvegnettet i Bergen.»*

Vidare om belønningmidlane er det lagt til grunn i handlingsprogrammet at desse vert nytta til drift av kollektivtrafikken (155 mill. kr) og finansiering av nye bybanevogner (45 mill. kr) i 2018. For åra 2018 til 2021 skal bruken av belønningmidlar vurderast i seinare handlingsprogram. Dagens avtale om belønningmidlar gjeld ut 2018, og skal reforhandlast i 2018 som ein del av byvekstavtalen.

Fylkesrådmannen vil peike på at bruken av belønningmidlar og fylkeskommunen sitt bidrag til Miljøløftet heng tett saman. Fylkeskommunen kanaliserer heile sitt økonomiske bidrag til fylkesvegnettet i Bergen gjennom Bergensprogrammet/ Miljøløftet (260 mill. kr i 2018). Samstundes aukar forfallet på fylkesvegnettet. Dersom overføringar på dette nivået skal kunne halde fram, vil det vere naudsynt at bidraget ikkje berre vert nytta til programområda – men og til vedlikehald av investeringskarakter på veg- og bybanenettet.

Samanhengen med bruken av belønningmidlar vert synleggjort mellom anna gjennom finansiering av bybanevogner. Dersom det ikkje vert mogleg å nytte belønningmidlar til finansiering av desse, så må finansieringa kome frå ein annan stad, typisk frå det årlege bidraget til Miljøløftet. Fylkesrådmannen ser ikkje at det per no er mogleg å finne andre, fylkeskommunale midlar til tyngre vedlikehald eller til innkjøp av bybanevogner, enn det som allereie vert kanalisert gjennom Bergensprogrammet/ Miljøløftet. Det vert derfor



lagt til grunn at innkjøp av bybanevogner vert finansiert av statlege belønningssmidlar også frå 2019 og utover.

I tråd med nullvekstmålet har fylkeskommunen etablert ei rekkje ekstra avgangar i kollektivtrafikken, basert på belønningssmidlar. Det bør derfor også peikast på at mindre tilgjengelige belønningssmidlar til drift av kollektivtrafikk vil kunne føre til reduksjon av ruteproduksjonen i Bergen. Dette må vurderast opp mot nullvekstmålet og forventta vekst i kollektivtrafikken.

Oppsummert ser fylkesrådmannen positivt på at det i 2018 skal nyttast belønningssmidlar til drift av kollektivtrafikken og innkjøp av bybanevogner, samstundes som det er sett av eigne postar til vedlikehald av investeringskarakter for Bybanen (10 mill. kr) og fylkesvegnettet (15 mill. kr).

Fylkesrådmannen vil også peike på at om lag halvparten av tilgjengelege midlar i 2018 er bunde opp, noko som i stor grad skuldast fullføring av prosjekt starta opp under Bergensprogrammet. Det er venta at handlingsrommet for nye tiltak vil vere større frå og med 2019. Fylkesrådmannen merkar seg at nokre prosjekt har teke lang tid å få realisert, til dømes kollektivtiltaka i Åsane (jf. Tabell 2), som første gong sto på byggeprogrammet i 2016. Samstundes vert det vurdert som positivt at arbeidet med forlenging av trolleybusslinja til Laksevåg startar i 2018 (10 mill. kr til prosjektering og oppstart). Prosjektet er såleis i rute med tanke på vedtaka om trolleybuss som vart gjort under handsaming av Regional transportplan (juni 2017) og Skyss sin Temaplan for låg- og nullutsleppsbusar (oktober 2017). Fylkesrådmannen finn det også positivt at endehaldeplass Øvre Kråkenes vert ferdigstilt i 2018. Tiltaket har stått på byggeprogrammet til Bergensprogrammet, vedteke av fylkestinget, kvart år sidan 2013. Det har vore fleire spørsmål knytt til etableringa, fylkesrådmannen vil derfor vise til vedlagde notat om grunngjeving for endehaldeplassen (jf. Vedlegg 2).

Når det gjeld sykkel, så bør det nemnast at handlingsprogrammet tar opp behov for revisjon av *Sykelstrategien*. Fylkesrådmannen er positiv til dette, men minner om at det ved revisjonen kan vere naudsynt med diskusjon av val av standard på dei ulike løysingane. Bergensområdet har eit stort behov for å få gjennomført nye sykkeltiltak som kan bidra til auka tal på sykkistar. Det bør her også nemnast at det er behov for koordinering av dei miljøvenlege transporttiltaka (gange, sykkel, kollektiv) slik at dei saman kan bidra til meir miljøvenlege reiser.

Vegen forbi Grimevatnet har behov for oppgradering. Fylkesrådmannen finn det derfor positivt at ny veg forbi Grimesvingane kan vere eit aktuelt alternativ i samband med deponering av tunnelmassar for ny veg og jernbane Arna – Stanghelle.

Når det gjeld innfartsparkering, så vert det arbeidd med ein eigen handlingsplan for innfartsparkering. Denne vil bli lagt fram tidleg i 2018.

Avslutningsvis bør det også peikast på fylkestinget si handsaming av Statens vegvesen sitt handlingsprogram NTP 2018 – 2023, og vegstrekninga Klauvaneset – Vågsbotn. Fylkesrådmannen merkar seg behov for strakstiltak på strekninga. Mogleg finansieringskjelde kan vere anten Miljøløftet eller handlingsprogrammet til NTP.

Fylkesrådmannen tilrår med dette at fylkestinget sluttar seg til framlagt forslag til handlingsprogram Miljøløftet 2018 – 2021. Det vert minna om at byvekstavtalen, handlingsprogrammet og belønningssmidlane skal reforhandlast våren 2018. Når det gjeld belønningssmidlane, så er det basert på god måloppnåing forventning om og behov for betydelig auka rammer i ein framtidig, ny avtale.