



Arkivnr: 2018/16625-1

Saksbehandlar: Erlend Iversen

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Utval for miljø og samferdsel		28.11.2018
Fylkesutvalet		06.12.2018
Fylkestinget		11.12.2018

Handlingsprogram Miljøløftet 2019 - 2022

Samandrag

Miljøløftet består av bompengepakka for Bergen og byvekstavtalen. Byvekstavtalen vart formelt signert av alle partar 1. september 2017, og forpliktar partane til nullvekstmålet. Forslag til handlingsprogram som no vert lagt fram viser avgrensa økonomisk handlefridom grunna fullføring av prosjekt frå Bergensprogrammet. Følgjande hovudsatsingar kan trekkast fram:

- Byggestart Bybanen BT4 Fyllingsdalen og oppstart av reguleringsplan for Bybanen BT5 til Åsane
- Planar og byggeprosjekt som er starta under Bergensprogrammet skal fullførast
- Sykkel: Høgstandard sykkelveg langs Bybanen BT4
- Kollektiv: Fullføring av prosjekt som er sett i gong under Bergensprogrammet: Opprusting av Olav Kyrres gate, trolleybuslinje til Laksevåg, kollektivfelt i Haukelandsveien, utviding av Åsane terminal og aktiv signalprioritering for buss
- Trafikktryggleik: Vidareføring av satsinga frå Bergensprogrammet
- Utgreiing: Kollektiv-/ sambruksfelt langs nordre og vestre innfartsåre, rullering av sykkelstrategien, utgreiing av fysiske kollektivtiltak slik dei vert presentert i Handlingsprogram for kollektivstrategien
- Revisjon av planporteføljen

Både staten sitt bidrag og det fylkeskommunale bidraget skal vurderast gjennom reforhandling av byvekstavtalen, noko som gjer at dei økonomiske rammene for handlingsprogrammet vil kunna endrast. Miljøløftet skal styrast etter prinsipp om porteføljestyling, og aktivitetsnivået vil bli tilpassa dei til ei kvar tid disponible midlar, kapasitet i planlegging og gjennomføring, planstatus, samfunnsøkonomisk lønnsemd, og vurdering av måloppnåing

Oppsummert finn fylkesrådmannen forslaget til handlingsprogram for Miljøløftet å vere godt gjennomarbeidd, og rår til at fylkestinget sluttar seg til forslaget slik det ligg føre.

Økonomi: Forslaget til handlingsprogram har potensielt stor innverknad på den økonomiske situasjonen i fylkeskommunen, men er igjen avhengig av kva val av løysingar vert gjort, til dømes for Bybanen. Det fylkeskommunale bidraget til Miljøløftet er av same storleik som under Bergensprogrammet.

Klima: Miljøløftet sitt handlingsprogram har nullvekstmålet som målsetnad, og kan såleis ha stor innverknad på klima

Folkehelse: Miljøløftet legg opp til at fleire skal gå, sykle og reise kollektivt

Regional planstrategi: Forslaget til handlingsprogram for 2019 er i tråd med overordna fylkeskommunale planar og strategiar.

Forslag til innstilling/vedtak

1. Fylkestinget sluttar seg til forslaget til Handlingsprogram for Miljøløftet 2019 – 2022 slik det er lagt fram.
2. For å oppnå reell porteføljestyling i Miljøløftet meiner fylkestinget statlege programområde- og trafikktryggleiksmidlar ikkje berre kan nyttast til riksveg/ vegar med riksvegfunksjon.
3. Fylkestinget legg til grunn at det i 2019 vert gjennomført utgreiing av kollektiv-/ sambruksfelt på nordre og vestre innfartsåre

Ingrid Kristine Holm Svendsen
kst. fylkesrådmann

Håkon Rasmussen
fylkesdirektør samferdsel

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Vedlegg:

- 1: Handlingsprogram Miljøløftet
- 2: Økonomisk oversikt handlingsprogram Miljøløftet

Fylkesrådmannen, 15.11.2018

1. Bakgrunn

Fylkesrådmannen legg med dette fram *Handlingsprogram for Miljøløftet 2019 – 2022* til politisk handsaming. Komité for miljø og byutvikling i Bergen kommune slutta seg til handlingsprogrammet 8. november 2018. Saka skal vidare til bystyret.

1.1 Miljøløftet og byvekstavtale

Miljøløftet består av bompengepakka for Bergen og byvekstavtalen. Byvekstavtalen vart formelt signert av alle partar 1. september 2017, og forpliktar partane til nullvekstmålet. Hausten 2018 har Samferdselsdepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Hordaland fylkeskommune og kommunane Bergen, Askøy, Fjell, Lindås og Os starta reforhandling av byvekstavtalen. Denne skal vere basert på nye økonomiske rammor og prioriteringar gitt gjennom ny NTP (2018-2029). Etter planen skal ein reforhandla avtale signerast i januar 2019. Miljøløftet vert gjennomføringsorgan også for ny byvekstavtale.

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 gjev føringar for handlingsprogrammet er dermed byvekstavtalen for Bergen og Prop. 11 S (2017-2018) om den nye bompengordninga for Bergen.

Arbeidet i Miljøløftet vert leia av ei styringsgruppe som består av byutviklingsbyråden i Bergen, fylkesordføraren i Hordaland, vegdirektøren, jernbanedirektøren og Fylkesmannen. Vegdirektøren leiar gruppa.

Styringsgruppa har hovudansvaret for styring og koordinering av Miljøløftet, basert på prinsipp om porteføljestyling og mål- og resultatstyring. Saksframlegg om prioritering av midlane i Miljøløftet skal leggjast fram til fylkesting og bystyre. Arbeidet i styringsgruppa skal gje grunnlag for Stortinget, departementet og lokale styresmakter sine behov for styring og kontroll med bruk av budsjettmidlar og bompengar.

Prioriteringar i Miljøløftet skal styrast etter prinsipp om porteføljestyling. Dette inneber at tiltak skal prioriterast etter ei samla vurdering av tiltaket sitt bidrag til måloppnåing (nullvekstmålet), samfunnsøkonomisk nytte, disponible midlar, planstatus, i tillegg til kapasitet på planlegging og gjennomføring. Eventuell kostnadsauke må handterast innanfor prosjektporteføljen. Dette skal bidra til at prioritering av tiltak er mest mogleg i samsvar med måla for Miljøløftet.

2. Handlingsprogram Miljøløftet 2019 – 2022

Det første *Handlingsprogram for Miljøløftet* gjaldt perioden 2018 – 2021. No er handlingsprogram for perioden 2019 – 2022 utarbeidd i samarbeid mellom partane. Styringsgruppa i Miljøløftet stiller seg bak handlingsprogrammet slik det ligg føre. Grunna store økonomiske bindingar knytt til bybaneutbygging og ei rekkje byggeprosjekt som vart sett i gang under Bergensprogrammet, vert det lagt opp til avgrensa oppstart av nye prosjekt i 2019.

2.1. Finansiering og økonomiske rammor

Tabell 1 viser dei økonomiske rammene for Miljøløftet i 4-årsperioden. Det statlege bidraget i handlingsprogramperioden vert styrt av byvekstavtalen og vert fastsett årleg i statsbudsjettet. Gjeldande byvekstavtale er del av Nasjonal transportplan (NTP) 2014 – 2023. Avtalen skal reforhandlast i 2018 på grunnlag av rammene i NTP 2018 – 2029.

Inntekter (mill. 2019-kr)	2019	2020	2021	2022	SUM
Netto bompenginntekter	906	902	884	884	3576
Stat 50% del av Bybanen BT4	955	971	838	218	2982
Statlege programområdemidlar	312	312	312	312	1248
Fylkeskommunale midlar	265	265	265	265	1060
Belønningsmidlar	200	200	200	200	800
Sum Miljøløftet	2638	2650	2499	1879	9666

Tabell 1: Økonomiske rammer Miljøløftet 2019 – 2022

Ut frå gjeldande avtale skal fylkeskommunen årleg bidra med 265 mill. 2019-kr. Beløp som er ført opp i rådmannen sitt framlegg til budsjett og Investeringsprogram for fylkesvegnettet ligg noko høgare i økonomiplanperioden. Det er på grunn av budsjett-tekniske årsaker knytt til eksterne tilskot til prosjekt, momskompensasjon og bruk av løpande prisar.

Handlingsprogrammet har store økonomiske bindingar, både for Bybanen og andre tiltak som vart starta opp under Bergensprogrammet. Det vert derfor lagt opp til avgrensa oppstart av nye prosjekt i handlingsprogramperioden, noko som er venta å gi større rom for nye prosjekt ved neste revisjon.

2.2 Prosjekt i handlingsprogrammet 2019 - 2022

Prioritering mellom programområdetiltaka vil skje gjennom porteføljestyring. Samstundes er det gjort klart at statlege midlar berre skal nyttas til prosjekt langs riksveg eller med riksvegfunksjon. Gjennomgangen under vil derfor vere delt mellom tiltak på fylkes-/ kommunal veg og tiltak på riksveg.

Hovudsatsinga i handlingsprogrammet er bygging av Bybanen BT4 til Fyllingsdalen, kombinert med sykkelvegutbygging parallelt med banetraseen. Under vil eit utval av prosjekt frå handlingsprogrammet bli vist, med inndelinga:

2.2.1 Prosjekt starta under Bergensprogrammet

2.2.2 Nye prosjekt i handlingsprogrammet

2.2.3 Planprosjekt

2.2.4 Andre postar

2.2.1 Utval av prosjekt starta under Bergensprogrammet (bindingar)

- Hjeltestadveien
- Infrastruktur/ fortettingsprosjekt Paradis
- Kollektivsnuplass/ endehaldeplass buss Kråkenes
- Trolleybussinfrastruktur til Laksevåg
- Kollektivfelt Haukeland sør
- Gate- og haldeplassopprusting Olav Kyrres gate
- Fortau og kryssutbetring Øvre Fyllingsvei

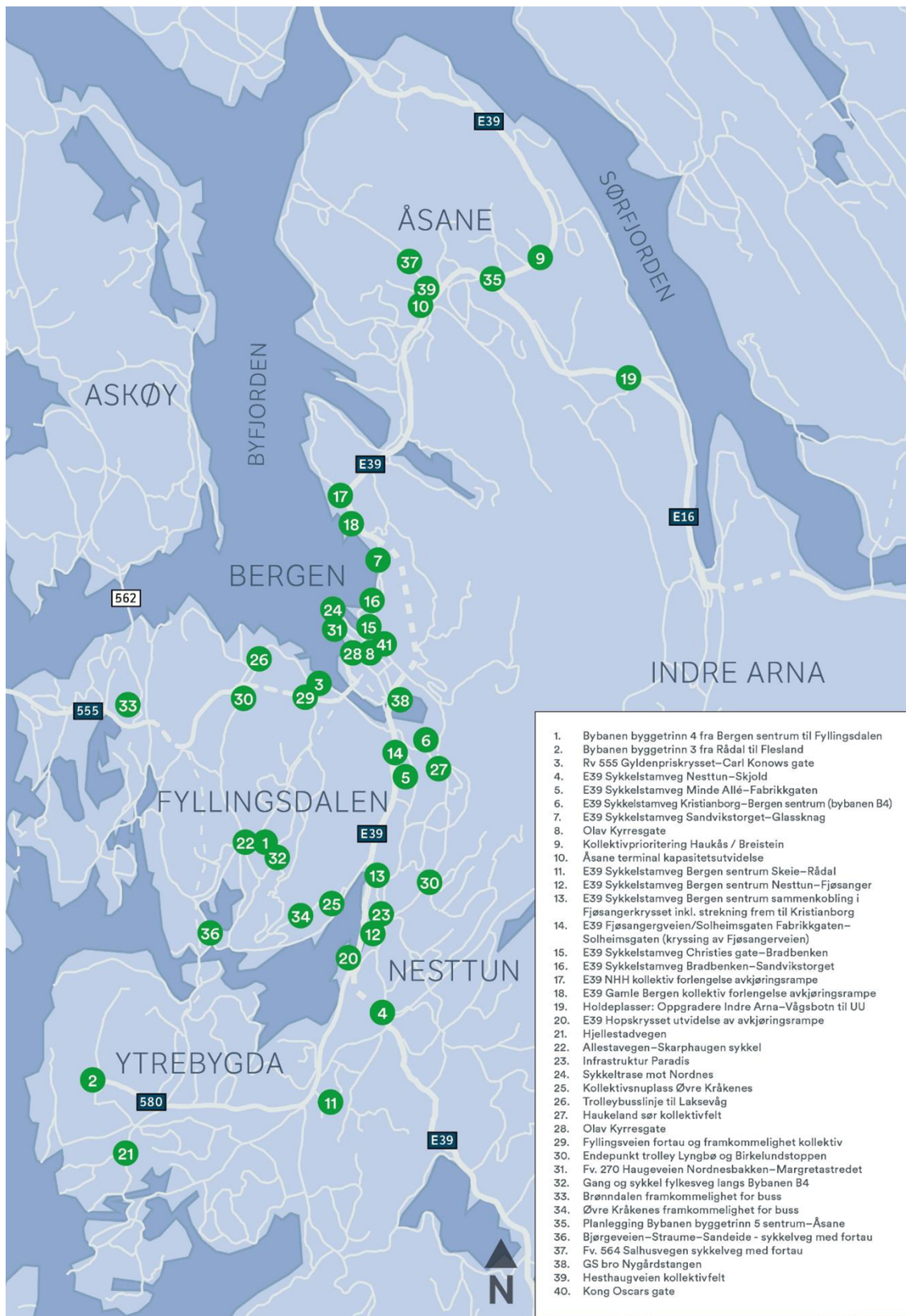
Det vert vist til handlingsprogram for Miljøløftet for nærare gjennomgang av prosjekta.

Prosjekt med statlege midlar – programområde

Programområdetiltak på riksveg vert finansiert med midlane frå byvekstavtalen. Det er sett av totalt 1,5 milliardar (2017-kronar) i avtaleperioden (1,25 milliardar i handlingsprogramperioden 2019 – 2022), og desse vert i all hovudsak nytta til høgstandard, separat sykkelveg. Det største prosjektet er sykkelveg langs Bybanen (Kristianborg – sentrum) med om lag 700 mill. kr i perioden, samt sykkel Nesttun – Skjold og Gyldenpris – Carl Konows gate. Dei to sistnemnde vil utgjere ein binding på om lag 150 mill. kr også etter handlingsprogramperioden (etter 2022).

Av kollektivprosjekt er det sett av statlege programområdemidlar til opprusting av Olav Kyrres gate (66 mill. i perioden), og mindre beløp til kollektivprioritering Haukås – Breistein og kapasitetsutviding Åsane terminal.

Oppsummert vert det føreslått å nytte i underkant av 1 milliard statlege programområdemidlar i handlingsprogramperioden, der kollektivtiltak utgjør ca. 70 mill. kr, og sykkel utgjør resten.



Figur 1: Oversikt over prosjekt i handlingsprogrammet.

2.2.2 Nye prosjekt i handlingsprogrammet

Som nemnt vert det avgrensa oppstart av nye prosjekt på fylkesveg i 2019

- Sykkelfelt Haugeveien Nordnes
Her vert det sett av totalt 19 millionar kr til gjennomføring i perioden, med 1 mill. i 2019
- Mindre kollektivtiltak
25 millionar kr sett av i handlingsprogramperioden, 4 mill. kr i 2019
- Sykkelveg med fortau langs Bybanen BT4
Restfinansiering av sykkel langs Bybanen nyttar ein stor del av den fylkeskommunale overføringa til Miljøløftet for 2019. For perioden er det sett av 230 mill. kr, med 69 mill. i 2019.
- Framkomsttiltak sykkel
Enklare tiltak, oppmerking med meir. Det vert sett av 19 mill. kr i perioden, 3 mill. i 2019.

Nye prosjekt med statlege midlar – programområde

Prosjekta på denne lista er prosjekt som er meint å få størstedelen av løyvingane frå 2021 og utover, og utgjer såleis ei binding etter 2022. Det ligg inne forslag om prosjekt til vel 1 milliard kr, der tilnærma alle dei statlege midlane er tenkt nytta til sykkelstamveg langs E39 (gjennom sentrum og sørover). Det ligg også inne nokre mindre kollektivprosjekt til vel 30 millionar kr i denne potten i perioden 2019 - 2022.

2.2.3 Planprosjekt

Det vert føreslått sett av om lag 220 mill. kr til planlegging av nye prosjekt i Miljøløftet i handlingsprogramperioden. Det mest sentrale prosjektet er regulering av Bybanen BT5 til Åsane, med ca. halvparten av midlane. Av andre plan- og utgreiingsoppgåver kan følgjande nemnast:

- Handlingsprogram til kollektivstrategien, inkludert infrastrukturtiltak
- Rullering av sykkelstrategien
- Utgreiing av kollektivfelt langs innfartsårane E39 og RV 555 (jf. fylkesutvalet sak 226/2014)

2.2.4 Andre postar

Denne kategorien i handlingsprogrammet er sett av til diverse postar som ein del av Miljøløftet. Følgjande kan trekkast fram:

- Belønningsmidlar: Desse er i sin heilheit for handlingsprogramperioden sett av til drift av kollektivtrafikken. Midlane vert ikkje indeksregulert, og omfattar tiltak som allereie er sett i kraft. Belønningsmidlane utgjer 200 mill. kr per år, 800 mill. totalt.
- Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter, fylkesveg: For perioden er det sett av 117 mill. kr fordelt på dei 4 åra. Dette omfattar tyngre vedlikehald og forfall på fylkesvegnettet.
- Vedlikehaldstiltak av investeringskarakter Bybanen og trolleybuss: Denne posten omfattar tyngre vedlikehaldsoppdrag og utbetringar som strekk seg forbi normalt vedlikehald. Etter kvart som alderen på Bybanen aukar vil også behov for tyngre vedlikehald av baneinfrastrukturen auke.
- Trafikktryggleik og hjartesone: Denne posten omfattar trafikktryggleikstiltak på fylkesveg, og det er sett av 31 mill. kr årleg i handlingsprogramperioden. Trafikktryggleikstiltak på riksveg har eiga, statleg løyving.
- Aktiv signalprioritering og oppgradering av haldeplassar. Det vert sett av 1 mill. kr årleg til etablering av ASP for å gi busstrafikken prioritet gjennom signalanlegg. Vidare er det forslag om å sette av 10 mill. kr for 2019 til oppgradering av haldeplassar til universell utforming, og 2 mill. kr i 2020.

- Gangveger til kollektivtrasear: Det er forslag om 5 mill. kr til opprusting og etablering av gangveger til haldeplassar for kollektivtrafikken i 2019.
- Sykkelbyavtalen og bysykkelordning: Oppfølging av sykkelbyavtalen vert tildelt 2 mill. kr årleg i fireårsperioden, og samstundes 4 mill. kr årleg gjennom handlingsprogramperioden til bysykkelordninga.

3. Fylkesrådmannen si vurdering

Fylkesrådmannen er nøgd med forslaget til Handlingsprogram for Miljøløftet som no vert lagt fram. Det bør spesielt peikast på at handlingsprogrammet sikrar bygging av Bybanen BT4 til Fyllingsdalen og planlegging av BT5 til Åsane. Dette vert vurdert som avgjerande faktorar for å nå nullvekstmålet.

Vidare presenterer handlingsprogrammet ei satsing på utbygging av sykkelvegar, spesielt langs Bybanen BT4. Tiltaka nyttar ein vesentleg del av dei tilgjengelege midlane i handlingsprogramperioden. Samla sett gjer dette at det er eit avgrensa handlingsrom for å starte nye prosjekt i 2019. Dette gjeld også fysiske tiltak for buss ut over det som allereie er starta opp i 2018. Det vert mellom anna ikkje vurdert som mogleg å oppretthalde den frekvensen på haldeplassoppgradering som til no har vore tilfelle gjennom Bergensprogrammet/ Miljøløftet, og det er for 2019 heller ikkje funne rom for etablering av kollektivfelt. Fylkesrådmannen finn derfor at det i eit avgrensa økonomisk handlingsrom vil vere viktig med gode vurderingar innan til dømes standardval for dei løysingane som vert valt.

Under kollektiv har spørsmålet om kantstopp vore diskutert politisk ved fleire høve. Fylkesrådmannen legg derfor til grunn at avbøtande tiltak på Kråkenes finn si finansiering gjennom Miljøløftet. Når det gjeld haldeplassar generelt, så merkar fylkesrådmannen seg merkningen frå handsaming av handlingsprogrammet i Komité for miljø og byutvikling i Bergen kommune, der komiteen ber om at haldeplassar langs Nordåsvegen vert prioritert.

Av sentrale kollektivtiltak (utanom Bybanen) som allereie er sett i gong kan opprusting av Olav Kyrres gate, forlenging av trolleybusslinja til Laksevåg, kollektivfelt i Haukelandsveien fram til Haukeland sør, utviding av Åsane terminal og satsing på aktiv signalprioritering for buss nemnast.

Prioritering mellom programområdetiltak vil skje gjennom porteføljestyling. Samstundes bør det peikast på at dei statlege programområdemidla berre kan nyttast til tiltak langs riksveg eller tiltak med riksvegfunksjon. Fylkesrådmannen ser at dette kan vere utfordrande med tanke på reell porteføljestyling, der det då vert vegeigaransvaret, ikkje faktisk måloppnåing, som fører til realisering av prosjektet.

Infrastrukturutvikling i knutepunkt (spesielt ved bybanehaldeplassane) bør og trekkast fram. Her vert det nytta offentlege midlar gjennom Miljøløftet til å utløyse private bidrag. Fylkesrådmannen ser den positive effekten av at private midlar vert gjort tilgjengelege gjennom offentlege bidrag, men det kan vere utfordrande å prioritere knutepunktutvikling foran andre gang- og sykkelvegar, kollektivfelt med meir. Det kan vere at fortettingstiltaka er dei mest nyttige, men det står att å dokumentere at dette er den nyttigaste måten å nytte midlane. Vidare er dette også eit spørsmål om forholdet til nabokommunane ved framtidig utviding av byvekstavtaleområdet. Fylkesrådmannen vil derfor vurdere å kome attende med eiga prinsippsak om fylkeskommunale midlar til knutepunktutvikling.

Av sentrale utgreiingsoppgåver for Miljøløftet neste år kan det spesielt peikast på utgreiing av kollektiv- eller sambruksfelt på innfartsårane (E39/ RV 555). Fylkesutvalet gjorde i 2014 vedtak om at kollektiv-/ sambruksfelt på nordre og vestre innfartsåre skulle vurderast etter evaluering av sambruksfeltet som vart innført i Fjøsangerveien (sak 226/2014).

Av andre utgreiingsoppgåver bør *Handlingsprogram for kollektivstrategien* nemnast. Dette handlingsprogrammet inkluderer mellom anna konkrete forslag til infrastrukturtiltak, og skal fungere som

innspel til vidare utgreiing i Miljøløftet (vert handsama som eiga sak i fylkestinget desember 2018). Vidare bør også rullering av sykkelstrategien for Bergen nemnast. Denne skal etter planen gjennomførast i 2019.

Forslaget til Handlingsprogram for Miljøløftet inneheld eigne postar til vedlikehald av investeringskarakter for fylkesvegnettet i Bergen, etter modell frå *Investeringsprogram for fylkesvegnettet i Hordaland*. Fylkesrådmannen vil her vise til at forfallet på fylkesvegnettet i Bergen kommune er betydeleg, og at tilnærma alle fylkesvegmidlane til Bergen vert ført gjennom Miljøløftet. Totalt fører fylkeskommunen meir enn 1 milliard kr til Miljøløftet i handlingsprogramperioden. Det vert derfor vurdert som naudsynt å etablere ein eigen post for tyngre vedlikehald.

Fylkesrådmannen finn det og positivt at det er sett av midlar til tilsvarande vedlikehaldstiltak for Bybanen og trolleybuss. Behovet for større utbetringar aukar etter kvart som alderen på Bybanen stig, og posten omfattar vedlikehaldstiltak som går ut over normal slitasje.

Belønningsmidlane vert ikkje indeksregulert, men ligg flatt på 200 millionar kr årleg. Det representerer såleis ein reell nedgang frå år til år. Fylkesrådmannen er nøgd med at belønningsmidlane i sin heilskap vert nytta til fleire avgangar med kollektivtrafikken, men minner samstundes om at dei 200 millionane går til ekstra kollektivavgangar som allereie er etablert. Det er såleis ikkje rom for auka produksjon med mindre ny avtale vert endra på dette punkt.

Oppsummert finn fylkesrådmannen forslaget til handlingsprogram for Miljøløftet å vere godt gjennomarbeidd. Fylkesrådmannen rår til at fylkestinget sluttar seg til forslaget slik det ligg føre.